

Tweede Kamer, het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 25 november 2019 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 juni 2019 inzake schets Mobiliteit naar 2040: veilig, robuust en duurzaam (31305, nr. 290);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 juni 2019 inzake toekomstige opgave Rijkswaterstaat: Perspectief op de uitdagingen en verbetermogelijkheden in de GWW-sector (35000-XII, nr. 83);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 juni 2019 inzake data in mobiliteit (31305, nr. 292);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 juli 2019 inzake eerste rapportage Rijkswegennet 2019 (35000-A, nr. 131);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 augustus 2019 inzake herstart Besturingssysteem Maeslantkering (35000-J, nr. 34);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 september 2019 inzake onderzoeksrapport "Veiligheid van op afstand bediende bruggen" van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) (29385, nr. 104);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 juli 2019 inzake stand van zaken project Zuidasdok (32668, nr. 13);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 juli 2019 inzake optimaliseren van het mobiliteitssysteem via MaaS (31305, nr. 294);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 juli 2019 inzake de Goederenvervoeragenda (34244, nr. 2);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 september 2019 inzake gevolgen PAS-uitspraken voor snelheidsverhoging traject A2 Holendrecht - Maarssen en snelheidsverlaging (35000-A, nr. 132);**

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 juli 2019 inzake gevolgen ingebrekestelling MER-richtlijn op lopende projecten (29383, nr. 331);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 juli 2019 inzake procedurewijziging A4 Burgerveen-N14 (35000-A, nr. 129);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 augustus 2019 inzake ontwikkelingen renovatie Wantijbrug (29385, nr. 103);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 juli 2019 inzake vertraging en extra hinder renovatie Wantijbrug (29385, nr. 102);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 september 2019 inzake MIRT Overzicht 2020 (35300-A, nr. 4);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 september 2019 inzake instandhouding Rijksinfrastructuur (35300-A, nr. 5);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 september 2019 inzake reactie op verzoek van het lid Van Brenk, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden van 26 juni 2019, over frictie tussen bouwers en Rijkswaterstaat (35000-XII, nr. 91);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 oktober 2019 inzake internationale nachttrein per dienstregeling 2021 (29984, nr. 868);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 oktober 2019 inzake uitvoering van de motie van het lid Amhaouch c.s. over de effecten van de Beter Benutten-maatregelen op de Noordelijke Maaslijn (Kamerstuk 35000-A-15) (35300-A, nr. 6);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 oktober 2019 inzake project Zuidasdok (32668, nr. 14);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 oktober 2019 inzake antwoorden op vragen commissie over het ontwerp Structuurvisie MIRT-Verkenning Corridor Amsterdam-Hoorn (35239, nr. 2);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 juni 2019 inzake ontwerp Structuurvisie MIRT-Verkenning Corridor Amsterdam-Hoorn (35239, nr. 1);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 november 2019 inzake uitstel aanbesteding N35 Nijverdal-Wierden (35300-A, nr. 12);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 november 2019 inzake tweede Rapportage Rijkswegennet van 2019 (35300-A, nr. 13);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 november 2019 inzake aanpak renovatie Wantijbrug (29385, nr. 105);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 november 2019 inzake de KiM-publicatie "Mobiliteitsbeeld 2019" (31305, nr. 297);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 november 2019 inzake versnelling werkzaamheden beheer en onderhoud (29385, nr. 106);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 november 2019 inzake gevolgen PAS-uitspraak en PFAS voor IenW-projecten in het kader van het MIRT (inclusief met kustlijnzorg) (2019Z22687);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 november 2019 inzake bestuurlijke overleggen MIRT 20 en 21 november, voortgang MIRT, moties en toezeggingen (2019Z22970);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 november 2019 inzake reactie op Deltaplan van de Mobiliteitsalliantie en stand van zaken Pilots alternatieve vormen van vervoer en betaling (2019Z22654).

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Agnes Mulder

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

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Rijkers

Aanwezig zijn veertien leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Amhaouch, Remco Dijkstra, Van Esch, Van der Graaf, Kröger, Laçin, Moorlag, Agnes Mulder, De Pater-Postma, Van Raan, Schonis, Stoffer en Ziengs,

en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 10.02 uur.

De **voorzitter**:

Goedemorgen allemaal. Van harte welkom bij de vergadering van de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer. Willen de leden gaan zitten?

Meneer Laçin bijvoorbeeld en andere collega's, en als meneer Ziengs misschien ook zijn mond kan houden, dan kunnen wij aandacht hebben voor deze vergadering. Ja, we zijn direct attent, want we hebben vandaag de tijd hard nodig. We hebben ingepland tot 20.00 uur en gaan er met elkaar een mooi debat van maken.

Aan de orde is vandaag het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, kortweg het MIRT. Ik heet de minister, de leden, de ambtelijke ondersteuning en diegenen die het debat volgen, zowel hier in de zaal als ook via de computer, van harte welkom. Ik maak de leden erop attent dat de spreekijdverdeling die we in een procedurevergadering met elkaar hebben afgesproken, vandaag van toepassing is. Het staat op de convocatie en ik zal in totaal zes vragen per fractie toestaan. We beginnen als eerste met de PVV, de heer Van Aalst. Ik geef u graag het woord.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Voorzitter. Het is altijd mooi om te zien dat iedereen zo enthousiast is als mijn collega van de SP, terwijl ik nog niet eens begonnen ben. Dat is altijd mooi om te zien. Wat een mooie dag vandaag! Voorzitter, helaas helaas helaas, maar één bewindspersoon vandaag. Dat de grote veroorzaker van al dit leed niet aanwezig is, doet mij wel enigszins pijn. Maar goed, ik zal de minister vast wel met een mooi boodschappenlijstje richting de staatssecretaris sturen. Nee voorzitter, zij is iemand die het etiket minister heeft gekregen, dat is wat anders dan een staatssecretaris. Het is maar een tijdelijke situatie en ik hoop dat het zo snel mogelijk wordt teruggedraaid, met alle ellende die we inmiddels op het bordje hebben gekregen in deze commissie.

Voorzitter, laat ik beginnen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Voorzitter, mag ik een punt van orde maken?

De **voorzitter**:

Maar natuurlijk mag u dat, mevrouw de minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Collega Van Veldhoven is natuurlijk volwaardig minister op dit moment.

De **voorzitter**:

Dan is verder het woord aan de heer Van Aalst. Hij gaat verder met zijn betoog.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dit is een interpretatieverschil. Laten we het daarop houden.

Voorzitter. Wat een geweldig nieuws kregen we zo vlak voor het MIRT. Ik bedoel dan natuurlijk niet het nieuws dat deze minister zogenaamd zoveel investeert in infrastructuur, maar dat het verhogen van de maximumsnelheid naar 140 kilometer per uur in Oostenrijk een belachelijk groot succes is gebleken. Niet alleen werd er geen toename van stikstof gemeten, maar zelfs het aantal ongelukken is bijna gehalveerd. Het is dus ook nog eens goed voor de verkeersveiligheid.

In plaats van dat dit kabinet, bestaande uit allemaal linkse partijen, het boerenverstand

gebruikt, is het knettergek geworden. De VVD wil terug naar een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur, en D66-leden willen dat de maximumsnelheid wordt verlaagd naar 90 kilometer per uur. De PvdA heeft die zelfs links ingehaald en wil naar 80 kilometer per uur als maximumsnelheid, en de ChristenUnie wil autoloze zondagen. Voorzitter, de PVV houdt haar hart vast voor waar GroenLinks vandaag mee zal komen. Waarschijnlijk een voorstel om al onze auto's verplicht in te ruilen voor een bakfiets en alle snelwegen in te ruilen voor fietspaden, zodat we straks vanuit Oost-Nederland op ons gemak in tien uur fietsen in Den Haag aankomen.

Voorzitter. Het is te schandalig voor woorden dat de VVD meegaat in deze linkse gekte. Met hun paniekvoetbal en hun rotmaatregelen laten ze Nederland bloeden voor een niet-bestaand milieuprobleem. Deze VVD-minister loopt aan de leiband van linkse milieuactivisten en belangengroepen die de welvaart van Nederland stuk zouden gooien om de groei van bramenstruiken te kunnen voorkomen. Het verraad van de VVD is nog nooit zo groot geweest, de knieval voor links nog nooit zo diep en het ergste moet nog komen.

D66 noemt het kapotmaken van ons rijplezier nog maar de amuse van het zevengangendiner, en de VVD wordt openlijk bedreigd door deze groep deugxtremisten. In plaats van met opgeheven hoofd deze partij de bons te geven, vreet de VVD zich vol aan dit zevengangendiner. De vrienden van D66 kijken ondertussen opgewonden toe hoe rupsje-nooit-genoege zich volvreet.

Voorzitter, dat is allemaal voor niets. Een vermindering van 0,07% heeft nihil effect op de stikstofuitstoot, en de gevolgen voor werkend Nederland en onze veiligheid zijn vernietigend. Onze aannemers, loodgieters, chauffeurs, bouwvakkers en grondbezitters zijn dankzij de VVD langer onderweg en verdienen daardoor minder brood op de plank. Ook onze veiligheidsdiensten, onze politieagenten, onze ambulancebroeders en onze brandweerlieden worden geconfronteerd met deze snelheidsverlaging. De VVD speelt met onze levens. Deze minister, die verkeersveiligheid zogenaamd op nummer één heeft staan, moet zich diep en diep schamen.

Voorzitter. Al die krampachtige rotmaatregelen zorgen juist voor meer stikstofuitstoot. Als er één ding duidelijk is, dan is het dat deze maatregel gaat zorgen voor meer files, en meer files zorgen voor meer stikstofuitstoot. Reken maar dat we dat nu nog meer gaan doen dan al was voorzien. Want nu de aanpak van onze infrastructuur ook nog eens wordt vertraagd of compleet stil komt te liggen, is een enorm en verwoestend verkeersinfarct niet meer af te wenden. Deze VVD-minister zal de geschiedenisboeken ingaan als sloper van onze welvaart, onze binnenvaart en onze vrijheid op de weg. Deze minister zit niet op de asfaltmachine, maar slingert als een Miley Cyrus met de sloopkogel door Nederland. En in haar hart weet ze dat het dwanghuwelijk tussen haar en de D66-chef-koks, dat door Rutte is opgericht, alleen maar ellende voortbrengt. Maar toch zit zij daar lachend en wuivend te vertellen hoe goed het wel niet gaat het MIRT. Een schrijnender voorbeeld van het Stockholmsyndroom is er zelden geweest. Constructief als de PVV is, zullen wij vandaag nog één keer proberen deze minister te redden uit dit gedwongen huwelijk. Daarom zullen wij vandaag een motie indienen om de maximumsnelheid niet te verlagen.

Omdat de PVV net als iedere andere burger in ons land er een hekel aan heeft om gas

terug te nemen, willen wij kunnen garanderen dat het uitstellen van wegonderhoud nooit mag leiden tot een verlaging van de maximumsnelheid. Laat de automobilist niet nog harder gepakt worden door de ellendige staat van ons wegennet.

Voorzitter, dan begin ik aan het jaarlijkse rondje Nederland. Zoals u van ons gewend bent, zal ik dit rondje aftrappen in Overijssel. Daar blijft de N35 als een Doornroosje in slaap liggen, wachtend op de prins — of in dit geval een prinses, zo progressief zijn wij als PVV dan ook wel weer — die haar met een miljoeneninjectie en daadkracht wakker komt kussen. Maar dat gebeurt maar niet. Het is zelfs zo erg dat de aanpak van deze weg jaren vertraging gaat oplopen vanwege de slappe aanpak van de zogenaamde stikstofcrisis. En ondertussen blijft de gedeputeerde van deze provincie maar op audiëntie komen in Den Haag. Maar zelfs de door de provincie meegezeulde zak geld leidt niet tot realisatie van een geweldige N35 van Zwolle tot aan de Duitse grens. Een prachtige impuls voor de regio Twente in de logistieke corridor richting de rest van Europa. Dat moet D66 toch als muziek in de oren klinken? Maar nee. De automobilisten in Overijssel snappen niets van al dit dralen, en de lokale bestuurders maken zich ernstige zorgen om de verkeersveiligheid op deze weg. Als zelfs een D66-burgemeester komt aankloppen bij de PVV — ja, echt — dan moet het wel echt kommer en kwel zijn. De PVV zal daarom vandaag een motie indienen die de impasse op de N35 moet gaan doorbreken.

De PVV vraagt ook aandacht voor de dodenweg in Overijssel, namelijk de N36. De minister heeft aangegeven twee jaar achterover te gaan hangen en te kijken hoe de ongelukken zich opstapelen en opstapelen. Provinciale Staten van Overijssel hebben recent een oproep om actie te ondernemen naast zich neergelegd, dus de inwoners van Overijssel zullen hun noodkreet onbeantwoord zien. Daarom doen wij hier vandaag de oproep om een deel van de 25 miljoen die de minister heeft vrijgemaakt voor de N-rijkswegen in te zetten voor extra verkeersveiligheidsmaatregelen op deze weg. Het is de enige kans op een betere verkeersveiligheid.

De PVV is helaas nog de enig overgebleven ondernemerspartij van Nederland. Daarom willen wij nog steeds een betere verkeersontsluiting voor VDL Nedcar voor elkaar boksen. De provincie Limburg heeft inmiddels aangegeven 24,8 miljoen beschikbaar te zullen stellen, maar dan moet de minister deze handschoen wel oppakken. De PVV zal vandaag Limburg hierin ondersteunen.

Een snelle blik op de website van Rijkswaterstaat leert ons dat de verbreding van de A2 tussen het knooppunt Het Vonderen-Kerensheide pas in 2025-2017 klaar zal zijn. Dat is nog zonder rekening te hebben gehouden met alle uitstel- en afstelmoesjes die wij ondertussen van de minister gewend zijn. De PVV roept daarom op om als Rijk samen met de provincie ervoor te zorgen dat wij deze wegverbreding eerder gerealiseerd zullen zien.

Thans zijn wij aangekomen in Eindhoven, waar de A2 voor de bestrijding van het dagelijkse fileleed zo spoedig mogelijk moet worden verbreed naar ten minste twee keer drie rijstroken. Ook vraagt de PVV zich af waarom wij moeten constateren dat de inrichting van de vluchtstrook als spitsstrook op korte termijn niet aan de orde zal zijn. Kan de minister uitleggen waarom deze voor de hand liggende oplossing geen aandacht krijgt? Graag een reactie.

Ook zou de PVV graag het knelpunt bij Ridderkerk-Gorinchem bij de horens vatten en sneller gaan realiseren. Daarbij is ook het knelpunt Gorinchem-Valburg een belangrijk punt van hoofdpijn in deze provincie, dat de PVV gewoon eens aangepakt zou willen zien. Een fantastische corridor richting Arnhem is van belang voor onze logistieke sector.

Dan de belachelijke pfas-normen, waarmee het kabinet zichzelf lelijk in de voet heeft geschoten. Sterker nog, de natte droom van het spoorboekloos rijden werd zelfs door de D66-partijkrant, de NRC, de grond in geboord. ProRail heeft namelijk geen idee waar hij met grond die dankzij dit kabinet nu het predicaat "zwaar vervuild" heeft gekregen, heen moet. De spoorbeheerder, die het dankzij de knettergekke zbo-transformatie ook al moet stellen zonder een competente leider, verwacht de komende jaren grote achterstanden en extra kosten bij beheer en onderhoud van geplande spoorprojecten. De totale kosten: tientallen miljoenen euro's. Dan hebben we het nog niet gehad over de schadeclaims, die mogelijk oplopen tot een miljard. Hartelijk dank, minister of staatssecretaris, in ieder geval mevrouw, Van Veldhoven. Na de banen in de bouw, de grond- en de transportsector, draaide het kabinet ook nog eens de toekomstvisies de nek om.

Voorzitter. Dan zouden we als PVV graag wat concreter worden dan de toekomstmuziek van dit kabinet over hopen afgegraven grond die niet vervoerd mogen worden. Wat gaan we doen met het traject Enschede-Apeldoorn? Nu is dat een beetje een verloren traject, met een afgestorven verbinding in de avonduren. We snappen dat de NS geen haast heeft om het traject de markt op te slingeren, maar is die datum van 2025 niet erg laat? Als de provincie nu zegt interesse in dit traject te hebben, en marktpartijen geïnteresseerd zijn, waarom zouden we het dan niet al in 2023 vrijgeven? Als een nieuwe partij wel enthousiast is om er wat van te maken, dan is de reiziger daar toch gewoon bij gebaat? Graag een reactie van de minister over waarom dit nu niet gebeurt.

Voorzitter. De PVV blijft haperen op de totale lamlendigheid waarmee deze regering de zogenaamde modal shift aanpakt. Want onze jongens bij het spoorgoederenvervoer houden nog meer dan genoeg te klagen over de spoorverbindingen, en ook onze helden van de binnenvaart worden elke dag weer geconfronteerd met het achterstallig onderhoud op onze vaarwegen. Wat hebben de minister en de staatssecretaris tegen al die hardwerkende Nederlanders te zeggen, die moeten constateren dat het hier weer niet genoeg is om een keer grote stappen vooruit te zetten?

Voorzitter. Uit de brief die de minister op 21 november stuurde, bleek maar weer eens hoe diep de klimaatgekte is doorgedrongen in ons bestuur. Rijkswaterstaat gaat CO₂-besparingen meenemen in de aanbestedingen. Absurd dat straks een geitenwollen klimaathippie op basis van deze gekkigheid de hardwerkende dieselrijdende aannemers de markt uit kan jagen. De PVV roept dan ook met klem op om dit soort geneuzel juist niet mee te nemen en gewoon de kosten en kwaliteit leidend te laten zijn bij aanbestedingen. Dit is niet wat de PVV bedoelde met "omgekeerd aanbesteden".

De voorzitter:

Ik zeg even richting de collega van de PVV: u zit op bijna 11 minuten. U heeft er in totaal 13, maar daar heeft u ongetwijfeld rekening mee gehouden. Ik geef het u even mee.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter, ik sluit af. Het mag duidelijk zijn dat de PVV wel wil investeren in onze

infrastructuur. Niet alleen brengen wij met onze noodwet de stikstofcrisis in bedwang, wij investeren ook structureel 1 miljard euro extra in de Nederlandse infrastructuur. Dat is wel wat anders dan het snijden van deze minister. En terwijl de minister het niet nalaat daar wel goede sier mee te maken, is de keiharde realiteit dat dankzij de Bakfietspartij, de VVD, alleen de trein nog 130 kilometer per uur rijdt in dit land. Maar het boeit ze niet, voorzitter. Want het zijn de gewone man en vrouw die de pijn voelen, en niet de hoog verheven bestuurselite. Was het maar zo. De minister die zelf de enorme boetes van de NS moet ophoesten omdat ze lak hadden aan de regels, de minister die elke ambulancebroeder persoonlijk op de hoogte stelt dat hij of zij het gaspedaal bij een noodsituatie niet meer zo diep mag intrappen: dat gaat niet gebeuren. Want ook na vandaag wordt er gewoon weer gelachen en goede sier gemaakt door de bewindslieden. Hoog in hun ivoren toren, ver van alle boze mensen op het Malieveld, op het water, op het spoor of op de weg, hadden ze niet verder van de problemen in dit land af kunnen staan. Kabinet Wilders-I is nog nooit zo dichtbij geweest.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. U heeft daarmee nog een minuut over, voor uw tweede termijn. Ik geef het woord aan de heer Dijkstra van de VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u, voorzitter. We hebben het verdeeld. Spoor, ov en fiets behandelt mijn collega Ziengs zo meteen, en ik start met de wegen, de waterwegen en de algemene inleiding. Er komt ook nog een amendement uw kant op, voor het beter inzichtelijk maken van verkeersdata; dat hadden we bij de begroting beloofd. Dat zal in de loop van de dag volgen.

Voorzitter. Iedere dag willen miljoenen Nederlanders zo snel en zo veilig mogelijk van A naar B. Ze bepalen daarbij zelf hoe. Dagelijks worden vele goederen vervoerd over de weg, het water en het spoor. Het vervoer van mensen en goederen neemt alleen maar toe. De files worden steeds langer en de treinen zijn overvol. Vertragingen in het verkeer kosten ons welvaart en welzijn. Nederland scoort weliswaar structureel goed als het gaat om infrastructuur, maar het reistijdverlies loopt fors op, met alleen al op het hoofdwegenet 4 miljard aan schade, met een groei van 23% van het aantal files en de filezwaarte.

Het verkeer neemt met 8% toe, en ook op het spoor is er een toename van 4,6% per jaar. Tegelijkertijd zien we als VVD dat er vele projecten zijn waaraan hard gewerkt wordt, op wegengebied, op spoorgebied, bij personen- en goederenvervoer, maar ook over het water, en zien we dat onze waterwegen worden aangepakt. Zelfs voor de fietsers is er veel aandacht, en voor de verkeersveiligheid. Als het gaat om verkeersveiligheid wil de VVD graag zien dat de lichten op de snelwegen weer aangaan. Wat kan de minister daarover zeggen? Ook willen we als VVD vragen of het mogelijk is, zeker als we 100 gaan rijden zo meteen, of de vluchtstroken eerder gebruikt kunnen worden als extra rijbaan. Wat is daarvoor nodig, en wil de minister daar serieus naar kijken?

Voor de VVD geldt ook dat investeren in infrastructuur nodig is en blijft. Tegelijkertijd zien

we dat het onderhoud steeds meer geld opslokt en er voldoende ruimte moet zijn om het regeerakkoord uit te voeren. Er is nog een achterstand als het gaat om onze infra, en onze mobiliteit groeit gewoon door. Als het gaat om stikstof, dan willen we als VVD graag weten wat de gevolgen van de uitspraak zijn per project, want het is zeer heftig. Ik denk dat we per project ons uiterste best moeten doen om dit door te laten gaan zoals we dat hadden gepland en dat we alles uit de kast moeten trekken om een infarct te voorkomen. Ik vraag aan de minister of we ook voldoende mijlpalen zetten die gewoon onomkeerbaar zijn, om te voorkomen dat later anderen, wie dat dan ook zijn, dat terugdraaien. Een weg op palen mag wat mij betreft ook. Bestaat dat plan überhaupt nog? We hadden het er vorig jaar over. Het gaat ons erom dat we meer infra krijgen en alternatieven hebben die werken.

Als het gaat om woningbouw, dan wordt de combinatie met infra ook steeds belangrijker. Want investeren in infrastructuur is als investeren in je lichaam: met een goede conditie van het land, zonder verkeersinfarcten en zonder grote schade door dagelijkse vertragingen. En als we met elkaar het verdienvermogen willen vergroten, dan geeft investeren in infra gewoon goede vooruitzichten. Het kabinet ziet dat ook, want bij de Miljoenennota kwam een brief en bij de algemene financiële beschouwingen deed het kabinet ook een toezegging richting een investeringsfonds. Infra werd daarin expliciet genoemd als een van de zaken die een verbetering van het verdienvermogen van Nederland kan betekenen; denk al aan de schade die we jaarlijks met elkaar lijden. Aan deze minister vraag ik dus ook: wat hebben we nodig voor onze infrastructuur als het gaat om beheer, onderhoud, het uitvoeren van het regeerakkoord en het doen van extra investeringen? Daarvoor heb ik ook een motie.

Dan kom ik op de regio's. Ik loop ze eventjes langs.

De voorzitter:

Maar voordat u dat doet, is er een vraag van mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik sla even aan op het feit dat de heer Dijkstra vraagt wat de gevolgen zijn van de PAS-uitspraak. Ik moet zeggen dat het mij totaal verbaasde dat dit kabinet zegt: die zeven snelwegen kunnen sowieso doorgaan; daar reserveren we stikstofruimte voor. Maar nu geeft de heer Dijkstra aan dat we eigenlijk helemaal niet weten hoeveel stikstofruimte daarvoor nodig is. Klopt het dat dit kabinet een blanco cheque wil uitschrijven voor zeven snelwegen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nee. We hebben een aantal pijnlijke maatregelen genomen, waardoor er zo meteen, zeker in het eerste jaar, ruimte komt om een aantal woningbouwprojecten te realiseren. Dat willen we met elkaar. We doen dat voor banen, maar ook voor de bereikbaarheid, want veel van die bouwers werken ook in de grond-, weg- en waterbouw. Ik ben heel blij dat we zeven projecten onder deze maatregelen hebben kunnen scharen. Die kunnen gewoon doorgaan, omdat we daarvoor voldoende compensatieruimte hebben gevonden.

De voorzitter:

Een vervolgvraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Hoeveel stikstofruimte is er dan nodig en gereserveerd voor die zeven snelwegen? Die cijfers zijn er toch gewoon niet?

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

Daarover is een brief gekomen. Op de website van het RIVM kunt u doorklikken en dan kunt u zien wat de generieke verlaging van 100 km/u overdag betekent: hoeveel mollen — dat is een technische term — die vrijspeelt, hoeveel de woningbouw daarvan nodig heeft en dat er nog ruimte over is voor zeven belangrijke MIRT-projecten. Ik wil dat die ook worden uitgevoerd. Gelukkig hebben we dat voor elkaar weten te krijgen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik dank de heer Dijkstra dat hij mij deze doorklikinstructies geeft. Uiteraard hebben wij naar die cijfers gekeken. Wij hebben ook aan de minister gevraagd: geef ons nou de onderliggende berekeningen. Geef nou de berekeningen van hoeveel stikstofruimte er wordt gereserveerd voor die wegen. Wat betekent dat? Hoeveel woningen zou je kunnen bouwen als je bijvoorbeeld een of meerdere van die wegenprojecten niet doet? Die antwoorden zijn er niet. Klopt dat, vraag ik aan de heer Dijkstra.

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

Het gaat erom dat we een noodmaatregel moesten nemen. Een heel vervelende, waar ik echt drie weken lang buikpijn van heb gehad. Ik vind het nog steeds een rotmaatregel, maar we gaan dat doen omdat we daarmee komend jaar een aantal mensen aan het werk kunnen houden in de bouw en wij ook zeven grote projecten in Nederland kunnen realiseren. Daarna is nog meer nodig. We moeten goed kijken hoe we met elkaar in de toekomst Nederland en de infra gaan onderhouden en daarin blijven investeren. Dat vergt nog meer offers, ook van andere sectoren. Dat wordt allemaal op een rijtje gezet en daar hebben we waarschijnlijk volgende maand weer een debat over.

De **voorzitter**:

Vierde vraag. Mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ga toch even door op dit punt, en dat zal ik zo ook bij de minister doen. Want eigenlijk geeft de heer Dijkstra hier aan dat er geen concrete berekening is van hoeveel stikstofruimte nodig is voor die wegen. Er is berekend hoeveel ruimte nodig is voor die woningbouw, maar niet voor die wegen. Dus dit kabinet neemt een blanco cheque op stikstofruimte voor zeven wegen. Dat is een politiek statement — dat begrijp ik als de VVD een rotmaatregel neemt — maar het is op geen enkele manier een onderbouwd besluit. Klopt dat, vraag ik aan de heer Dijkstra.

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

Nee, ik neem afstand van die woorden. Het gaat erom dat wij zorgen dat er geen bouwvakkers met kerst thuis komen te zitten, vanwege een heel vervelende uitspraak die er nu eenmaal ligt. Daar moeten we gehoor aan geven. Wij zorgen er ook voor dat de bouw van zeven belangrijke MIRT-projecten — ik hoop dat dit er in de toekomst nog veel meer worden — gewoon door kunnen gaan, want dat is belangrijk. Je kunt wel alleen maar huizen bouwen — dat gaan we komend jaar hoop ik ook flink doen — maar

als die niet bereikbaar zijn, dan heb je er nog niets aan. Zelfs als je projecten voor het ov uitvoert, zul je stikstofuitstoot hebben. Het gaat dus om een combinatie van verstandige maatregelen, nu, maar ook in de toekomst, om ervoor te zorgen dat Nederland mobiel blijft. Daar gaat het om.

De heer **Van Aalst** (PVV):

We hebben hier wel vaker geconstateerd dat de VVD wat traag van begrip is. Voor de spitsstroken hebben wij vorig jaar al aandacht gevraagd. De minister is daar inmiddels mee bezig. Voor licht op de snelwegen hebben we vorig jaar ook al aandacht gevraagd. En daar is de minister mee bezig. Maar goed, de heer Dijkstra doet het nog eens opnieuw. Hij heeft het ook over een mogelijk verkeersinfarct. Nee, VVD, dit verkeersinfarct hebben we inmiddels al jaren. Waarom zou je als VVD dus je kroonjuwelen overboord gooien door van 130 km/u naar 100 km/u te gaan, terwijl de uitstoot alleen maar groter wordt dankzij al die files van de VVD? Omdat anders de bouwvakkers thuis zitten? Meneer Dijkstra, bent u de afgelopen weken buiten geweest, buiten dit gebouw? Al die bouwvakkers zitten al thuis door dit kabinet, door die idiote regels die nu voorliggen rondom de stikstofproblematiek, de pfas nog daargelaten! Hier kunt u toch niet vrolijk van worden?

De **voorzitter**:

Dit is bijna een tweede termijn. Ik wil u toch vragen om uw vragen even kort te formuleren.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Mijn vraag is: hoeveel geld gaat de VVD nu vrijmaken voor infrastructuur om het infarct op te lossen en niet om een soort bypass — ik weet niet hoe ik het moet noemen — aan te leggen?

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

Ik verwijs naar de afspraak van het begin van deze periode. Toen hebben we eenmalig 2 miljard in drie tranches beschikbaar gesteld en 100 miljoen structureel. Daar gebeuren mooie dingen van, maar nog niet genoeg. Ik hoop dat we in een volgende periode veel meer kunnen doen. Ik zie namelijk ook dat er nog miljarden nodig zijn om Nederland mobiel te houden. En ik ben het met u eens dat het infarct aanstaande is. We hebben al regelmatig dagen dat Nederland helemaal vaststaat. Dat is niet goed, dus we moeten zorgen dat we investeren in alle modaliteiten, dus weg, spoor, ov en noem maar op, zodat mensen alternatieven hebben. Daar moeten we mee doorgaan, maar dat kost gewoon een hoop tijd. En dan hebben we ook nog de milieuregels die ons dwarszitten. Ik probeer daar gewoon het beste van te maken, maar ik weet dat ik het fileprobleem nooit ga oplossen. Ik probeer die mensen wel een beetje fatsoenlijk van A naar B te laten komen, schoon en veilig. Daar hebben ze namelijk recht op.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Nee, inderdaad, met de fooi die het kabinet vrijmaakt, ga je de files niet oplossen. Sterker nog, de VVD is het fileprobleem. Als u al die jaren gewoon geïnvesteerd had, hadden we nu geen fileprobleem gehad. Ik vraag dus nogmaals: is de VVD bereid om echt geld vrij te maken voor de automobilisten of laat zij ze nog verder in de kou staan? Gaat zij de komende jaren gewoon door op de weg die zij al is ingeslagen?

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

We hebben geld vrijgemaakt. Dat is één. De vorige keer heb ik ook gezegd dat het in de toekomst wel veel meer moet zijn. Dat moet goed onderbouwd en uitvoerbaar zijn. Er moeten dus voldoende handjes en voldoende planning voor zijn. Vorig jaar hebben we daar aandacht voor gevraagd. Er moeten voldoende mensen zijn om dit te kunnen uitvoeren. Met die milieuregels heb je nu eenmaal te maken. In plaats van dat u zo afgeeft op ons, denk ik: laten we samen optrekken om voor meer geld voor infra te zorgen, want niemand wil meer investeren in wegen dan wij samen.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dat laatste spreekt mij aan. In de onderhandelingen had u dat natuurlijk ook kunnen doen, maar toen liet u ons buitenspel staan. Als we dat willen doen, laat de VVD dan vandaag wel de stekker uit dit kabinet trekken. Maar even terug naar die bouwers. Zijn er geen handjes? Ik constateer dat er nu juist handjes aan de kant staan. Dat komt door die stikstof- en die pfas-maatregelen. Kan de VVD nu eens aangeven waarom zij op dit moment niets doet en wacht op 1 december? Trek de normen voor pfas omhoog, trek de normen voor stikstof omhoog en we kunnen wegen aanleggen en de woningbouwprojecten weer op gang helpen. Dan zet je de handjes weer aan het werk. Is de VVD dat met de PVV eens?

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

De vragen over pfas zal mijn collega Ziengs zometeen beantwoorden. Van hem houdt u het antwoord tegood. Ik ga niet in zijn plaats antwoorden.

De **voorzitter**:

Er is ook een vervolgvraag van de heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ga toch even terug naar de genomen maatregelen en de zeven asfaltprojecten die nu dus kunnen doorgaan. Dat vinden wij als SP heel raar. Ik ben het heel erg met mevrouw Kröger eens dat wij meerdere malen om berekeningen hebben gevraagd en dat we die gewoon niet krijgen. Ik kijk hierbij ook naar de minister. We krijgen hier het aanbod om even door te klikken op de site van het RIVM, maar zo werkt het volgens mij niet. We hebben om informatie gevraagd om de vergelijking te kunnen maken en om te kijken waarom we niet voor spoorprojecten kiezen, die ook vertraagd worden. Spoorprojecten stoten inderdaad stikstof uit, dat is waar, maar alleen bij de aanleg en niet structureel. Dat zou dus een heel andere keuze zijn.

De **voorzitter**:

En uw vraag is? U bent al een halve minuut bezig.

De heer **Laçin** (SP):

Bij een debat is nu eenmaal een inleiding nodig, voorzitter. De vraag aan de heer Dijkstra is waarom het gerechtvaardigd is dat we zeven projecten zonder onderbouwing laten doorgaan, terwijl we naar 100 km/u gaan, waardoor de doorstroming beter wordt, zoals onderzoek uitwijst. Is dat niet gek?

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

Nee, dat is niet gek. Dat zijn zeven majeure projecten in Nederland, vaak kritische

infrastructuurprojecten die nu vanwege de PAS-uitspraak een tik zouden hebben gekregen omdat de onderbouwing deels gebaseerd was op de Programmatische Aanpak Stikstof. Daar moeten dus nieuwe berekeningen plaatsvinden. Het RIVM heeft voor ons voorgerekend dat er in de maatregel die we nu nemen door naar 100 te gaan, voldoende ruimte zit om deze projecten door te laten gaan. Het gaat ons erom dat de mensen die in de bouw werken gewoon aan het werk kunnen blijven, want we hebben een achterstand in te halen. Dat is van belang. We willen niet dat Nederland vast komt te staan, noch dat bouwvakkers thuis komen te zitten.

De heer **Laçin** (SP):

Volgens mij zegt de heer Dijkstra hier dingen die niet waar zijn. Het RIVM zegt helemaal niet dat daar ruimte voor is. Als er ruimte is, kan die voor heel veel dingen gebruikt worden. Dit kabinet kiest ervoor om zeven asfaltprojecten door te laten gaan. Dat is een keuze die gemaakt wordt. Je had ook een andere keuze kunnen maken. De reden dat mensen nu thuiszitten, is niet dat we nu een stikstofprobleem hebben. De reden is dat verschillende kabinetten onder leiding van de VVD altijd hebben weggekeken van dit probleem. Ik vraag de heer Dijkstra nogmaals waarom er nu zeven asfaltprojecten doorgaan, terwijl we allang weten dat meer asfalt de files niet korter maakt maar juist breder. Waarom doen we dat en kiezen we niet voor openbaar vervoer? Donderdag kwam nog naar buiten dat dat de bereikbaarheid drie tot vier keer verbetert. Waarom maken we die keuze nu niet, nu radicale keuzes nodig zijn?

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

Zo kennen we de SP: die staat radicale keuzes voor, en andere keuzes. Prima. Ik maak de keuze om zeven belangrijke projecten in het MIRT door te laten gaan, mede voor al die mensen die daaraan werken. Ik constateer dat de mensen in de bouw die aan deze projecten werken, helemaal niets hebben aan de Socialistische Partij.

De **voorzitter**:

Uw vierde interruptie, meneer Laçin. De derde? Pardon, ik hoor dat het de derde is.

De heer **Laçin** (SP):

Het is de derde inderdaad, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ze zijn ook zo lang! Sorry.

De heer **Laçin** (SP):

De mensen die in de bouw werken, hebben wel degelijk wat aan de Socialistische Partij. Want de mensen die aan het spoor werken zijn ook bouwers. Dat zijn ook mensen die gewoon willen en moeten werken. De VVD shopt hier selectief en geeft af op ons, terwijl zij de problemen veroorzaakt heeft en die met meer asfalt ook niet gaat oplossen. Het is tijd dat de VVD dat gaat inzien. Dát bedoel ik met radicale keuzes.

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

De VVD is schuldig aan alles wat verkeerd gaat in dit land. Dat neem ik echt op me.

De heer **Laçin** (SP):

Eens!

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

Als de Socialistische Partij dat vindt, take ik alle credits, maar ook alle blame. Het gaat erom dat deze zeven belangrijke MIRT-projecten doorgaan. Het zijn nu asfaltprojecten, maar natuurlijk willen we ook ov-projecten doorzetten. Absoluut! Ook daar zal ruimte voor gevonden moeten worden. Dat is altijd een afweging tussen allerlei belangen, natuurbelang als het gaat om stikstof, maar ook wonen en werken en mobiel zijn. Het is een combinatie.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Ik heb ook een vraag over die zeven projecten. Naar mijn smaak is het ook een politieke keuze geweest: de maximumsnelheid moet naar beneden, dus moeten we iets compenseren in de zin van automobilititeit. Mijn felicitatie aan de minister: goed uitonderhandeld. Maar terzelfder tijd hebben we een kabinet dat beoogt het meest groene kabinet ooit te zijn. Er wordt hier niet gekozen voor groen, maar voor zwart asfalt en grijs beton. Tezelfdertijd zien we ook dat er een noodzaak is om tot een zogeheten modal shift te komen. We hebben een Klimaatakkoord. Mensen moeten uit de auto en moeten het openbaar vervoer in. Hoe valt de keuze die hier is gemaakt, daarmee naar het oordeel van de heer Dijkstra te rijmen?

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

Die modal shift waarop de heer Moorlag doelt, die blijft. Je moet kijken wat je slimmer kan doen als het gaat om goederenvervoer: over water, over spoor et cetera. Dit is inderdaad een politieke keuze. Nu valt de keuze op een zevental projecten die wegen betreffen. Daar is ook helemaal niks mis mee. Dat is gewoon goed, want het is van belang. In de toekomst willen we ook het ov natuurlijk alle ruimte geven om dat te doen.

U moet zich wel realiseren dat de mensen op het Malieveld daar deels vanwege de woningbouw stonden: de 35.000 extra huizen die we nu niet kunnen bouwen vanwege de stikstofproblematiek, willen ze toch van de grond krijgen. Maar het zijn diezelfde bouwvakkers die zorgen voor al die infrastructuur, de wegen daarnaartoe, de riolering, de grond-, weg- en waterbouw. Dat deel is nog veel groter dan de woningbouw. Dat betreft 3,5 miljard, als u het rapport van de ING en het Economisch Instituut voor de Bouw leest. Die mensen moeten ook aan het werk. Daar begint het vaak. Dat daar bewust een keuze voor is gemaakt, is heel goed te rechtvaardigen.

De **voorzitter**:

Een vervolgvraag van de heer Moorlag.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Het is helder dat het een politieke keuze is. Ik ben blij dat de heer Dijkstra dat volmondig erkent. Maar ik vind dat hier wel een wat kunstmatige tegenstelling wordt gecreëerd tussen mensen die aan de weg werken en mensen die aan het spoor werken. Het gaat grosso modo om evenveel werkgelegenheid. Er is echt een noodzaak om heel goed openbaar vervoer aan te leggen, juist bij de verstedelijkingsopgave. Als mensen in nieuwe woonwijken eenmaal in de auto stappen, dan is het namelijk een stuk moeilijker om ze uit de auto en in het openbaar vervoer te krijgen. Mijn vraag aan de heer Dijkstra is dus: hoe wil hij komen tot een verschuiving in reizigerskilometers, van de auto naar het openbaar vervoer?

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

Die wens heb ik niet, want zoals ik aan het begin al zei, vind ik dat iedereen zelf moet kiezen hoe hij naar zijn werk gaat. Of dat nou op de fiets, lopend, met de auto, met de bus, met het ov, of over het spoor is, dat maakt mij allemaal niet uit. Die keuzevrijheid is essentieel. Je moet alternatieven hebben die voor jou werken, maar we kunnen onmogelijk 5 miljoen automobilisten of een deel daarvan in het ov proppen. Daar is nu al heel weinig ruimte voor. Daarnaast duurt het altijd langer, is het minder comfortabel, et cetera. Die auto zal blijven, en die moeten we ook blijven faciliteren. Ik ben blij dat we dat doen.

De **voorzitter**:

Er is een vervolgvraag van de heer Moorlag.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Dit is mijn laatste vervolgvraag, want als je simpelweg helemaal liberaal zegt dat mensen zelf moeten kunnen kiezen, dan valt daar niet tegen te praten. Volgens mij is echt de kern van het Klimaatakkoord dat we mensen willen verleiden om ander gedrag te gaan vertonen. We kunnen mensen in elektrische auto's laten rijden, maar die gebruiken toch wel drie tot vier keer zoveel elektriciteit als een reiziger die over het spoor gaat. Wat blijft er nog van dit groene kabinet over — ik kijk daarbij ook naar de andere coalitiepartners — als je op een dergelijke manier afstand neemt van het Klimaatakkoord en van de ambitie om mensen uit de auto en in het openbaar vervoer te krijgen?

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

Verleiden is prima als je mensen een alternatief kan bieden dat voor hen werkt. Het kan een alternatief zijn dat je tien of twintig kilometer aflegt op een snelle fiets, die zelfs aftrekbaar is via je werkgever. Dat is prima. Er wordt geïnvesteerd in snelfietspaden. Het ov kan een alternatief zijn, bijvoorbeeld in de vorm van een betere busverbinding, of noem het maar op. Maar het mag ook altijd nog de auto zijn. Het is echt niet zo dat de VVD voor u gaat bepalen hoe u van A naar B moet. Die keuze hebben mensen zelf. Dan kom ik op voor de automobilist en dan komt meneer Ziengs op voor de fietsers en het ov. Het is altijd een combinatie van en-en-en. Het moet slimmer én je moet kijken wat je met gedrag kan doen, maar je moet wel blijven investeren in infrastructuur. We gaan mensen echt niet dwingen om de auto uit te gaan. Autorijden is al duur zat. Ik ben blij dat de meeste mensen dat kunnen doen.

De **voorzitter**:

Hartelijk welkom aan mevrouw Van Esch. Ook mevrouw Van der Graaf zou ietsje later komen. De heer Dijkstra gaat door met zijn betoog. Zijn spreektijd bedraagt nu 3 minuten en 15 seconden.

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

Dank u wel. Ik begin bij Noordwest. Dat is, zo zeg ik voor de mensen in de zaal, Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. De woningbouwopgave daar is fors. Goede verbindingen zijn hier ook noodzakelijk. De afgelopen vijf jaar is fors geïnvesteerd in de regio Amsterdam. Denk aan een zeesluis voor de haven, de verbreding en de ondertunneling van de A9, de aanpak van het knooppunt Badhoevedorp, de A1/A6 Muiden richting

Almere, waar de files met 80% zijn verminderd door extra rijbanen, en de A7-corridor naar Hoorn, waar we nu aan gaan werken. Maar de N9 rond Alkmaar baart ons zorgen. Wat is daar mogelijk? Een collega van mij begon daar ook even over. Datzelfde geldt voor de doortrekking van de Noord/Zuidlijn vanaf Schiphol naar Hoofddorp en Amsterdam. Kan dat niet eerder, zo werd er al gevraagd.

Voor Zuidasdok, een groot project in Amsterdam-Zuid, komt er een advies van een oud-minister. De VVD ziet drie opties: versoberen, annuleren of doorgaan, maar dat laatste betekent dan wel dat er honderden miljoenen extra nodig zijn. De VVD kiest voor versoberen of desnoods annuleren. Laat Amsterdam maar betalen voor zijn project. De bijdrage die Amsterdam levert is heel erg gering. Ik heb een motie daarover.

Dan kom ik bij Utrecht. De plannen in het kader van Schaalsprong ov rond Utrecht zijn fors. Daarin lijkt de linkse stadsagenda leidend. De auto wordt vooral weggepest. Nu de verbreding van de A27 is vertraagd, moet alles in het werk worden gesteld om dit project zo snel mogelijk te laten beginnen. Ik heb hier ook een motie voor. De A27 en de A12 zijn eigenlijk de poort tot de Randstad voor iedereen die geen gebruikmaakt van het ov, en dat zijn er veel, iedere dag weer. Ik mis aandacht voor de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park per auto, terwijl de investeringen in het ov wel fors zijn. De balans is een beetje zoek. Ik mis de economische kant, terwijl die ook aandacht verdient. Daarnaast is er bij Amelisweerd sprake van bovenmatige natuurcompensatie. Het gaat dan om de leefbaarheid. Ook de noordelijke rondweg Utrecht hangt samen met dit grote project. Het kan niet zo zijn dat lokale projecten wel doorgaan, terwijl nationale projecten, projecten die van nationaal belang zijn, met alle middelen worden tegengewerkt.

Voorzitter. Als het gaat om woningbouw en bereikbaarheid, wil ik ook dat er aandacht komt voor de toekomstige grote woningbouwlocaties Rijnenburg en Reijerscop, waar 22 huizen kunnen komen. Neem dat ook mee en laat niet door links bepalen wat goed is voor Nederland. Ik bedoelde 22.000 huizen.

Dan kom ik op Zuidwest, dat wil zeggen Zuid-Holland en Zeeland. Ik wil weten wat de PAS-uitspraak betekent voor de huidige projecten: de verbindingsweg A13-A16 en de A24 Blankenburgtunnel. Welke projecten in het hart van onze logistiek en in het hart van onze economie worden nog meer geraakt door milieuregels? Ik vraag ook of er voldoende ligplaatsen zijn voor de binnenvaart en voldoende truckparkings voor logistieke bedrijven. Hoe loopt dat?

Het Rijk heeft 200 miljoen beschikbaar gesteld voor de derde oeververbinding over de Maas bij Rotterdam. De regio heeft na gesprekken de voorkeur uitgesproken voor een stadsbrug terwijl de VVD een oost-oostvariant aantrekkelijker vindt. Ik vind een stadsbrug op zich prima, maar niet van rijksgeld. Rotterdam mag bruggen bouwen wat zij wil, maar autogeld is bedoeld om de Brienenoord A16 te ontlasten. Daar heb ik ook een motie over.

Er blijft nog een vraag naar aanleiding van een brief over het bestuursoverleg (BO) MIRT dat vorige week is gevoerd. Kunnen de versnelling en verbreding van de A12 niet sneller? De regio vraagt om snel doorpakken. Het staat in het regeerakkoord. Het is een enorm fileknooppunt, maar nu is afgesproken dat uiterlijk in het najaar van 2020 een

onderzoek wordt gestart. Wat is er tot op heden gedaan? En waarom zijn we daar eigenlijk al twee jaar mee bezig?

Ik heb al eerder aandacht gevraagd voor de aansluiting van de N11 bij Bodegraven. En neem alstublieft de woningbouw van Rijnenburg hierin mee.

Dan kom ik op Zuid: Noord-Brabant en Limburg. De VVD wil aan het onderzoek naar de A50 een verkenning naar de A50 Paalgraven-Bankhoef-Ewijk toevoegen. Ik had dat opgeschreven, maar het staat in de brief. We kunnen dus een feestje bouwen, want dat is gelukt. Dit belangrijke traject tussen Eindhoven en Nijmegen, tussen Brabant en Gelderland, staat hoog in de file-top en dat betekent dat wij dit echt mogen vieren. Dit project is gelukt en we helpen het een stap verder met de 103 miljoen die wordt vrijgemaakt.

Ook de projecten rond de verbreding van de A67 en de A58 verlopen voorspoedig, begrijp ik, al gooit de PAS ook hier weer roet in het eten. Mooi dat ze op de lijst staan van de zeven MIRT-projecten die doorgaan, maar ik wil geen projecten zoals de A58 geannuleerd zien. Dat is niet acceptabel en het kabinet moet dus ook voor de lange termijn iets beters verzinnen.

Dan ziet de VVD graag dat de verkeerslichten bij knooppunt Hooipolder verdwijnen. Is daar al zicht op, vraag ik de minister.

Indien er ergens geld over zou zijn — ik denk aan Zuidasdok of iets anders — dan wil ik dat dat gaat naar de verbreding van de A67 tussen Geldrop en Venlo of naar maatregelen die de doorstroming op de A2 van Eindhoven naar Weert bevorderen. Ik vind het ook eigenlijk zonde dat de provincie Limburg zo slecht en zo matig bereikbaar is. Wat valt daaraan te doen?

Dan kom ik op Oost: Gelderland en Overijssel. De goederencorridor A15 verdient alle aandacht. De A15 is een snelweg vol vrachtverkeer met slechts twee rijstroken per rijrichting van de Rotterdamse haven naar eigenlijk een weiland, het achterland tussen Arnhem en Nijmegen, maar het moet natuurlijk verder Duitsland in. De doortrekking van de A15 naar de A12 duurt mij veel te lang. Dit speelt al 30 jaar. Ik heb kaarten waarop de weg al als stippellijntje staat ingetekend, maar dat zijn heel oude kaarten, kan ik u zeggen. Ik wil die voorgenomen verbreding en maatregelen op de A12 eerder, omdat de forenzen tussen de Achterhoek, Arnhem en Zevenaar nu dagelijks over 10 kilometer ongeveer 40 minuten extra verprutsen in de file. De regio smeekt hier ook om. Wat kan de minister hier doen? Ook hier heb ik een motie.

Dan kom ik bij knoop 38; dat is een afrit bij Elst in Gelderland. Ik zou daar graag actie zien. Hoewel het gebiedsontwikkeling is, is het ook van belang voor doorstroming op de goederencorridor. De bijdrage van het Rijk is welkom, maar wilt u om de tafel gaan met de stad Arnhem? Zij draagt slechts 4,4 miljoen bij, terwijl deze stad, als grootste stad in Gelderland ongeveer, er heel veel van profiteert en voor een dubbeltje op de eerste rang zit. Zij krijgt namelijk een bredere en doorgetrokken A15 voor de deur en een multimodaal railoverslagpunt dat ook nog eens duurzaam is, op de gemeentegrens. Ze hebben een logistieke werklocatie van formaat, zij profiteren van groen en duurzaam vervoer, ook in combinatie met de binnenvaartterminal in Nijmegen. Dat mag zeker meer

worden gewaardeerd door deze stad. Wil de minister met de stad Nijmegen en de provincie om tafel gaan om te komen tot een betere verdeling van dit knooppunt?

Dan over de N35 in Overijssel tussen twee belangrijke centra: Zwolle en Twente. Zelfs daar kan de verkeersveiligheid niet worden bevorderd vanwege de PAS. Dat is echt schandelijk. Ik wil de status weten en ik wil ook weten of wij deze weg niet cadeau kunnen doen aan de provincie Overijssel, misschien met een zak geld in de toekomst. Het einddoel van de VVD is de N35 upgraden naar een volwaardige twee keer tweebaanssweg: een A35. Daar heb ik ook een motie voor.

De voorzitter:

En daar heeft u ook een vraag over van mevrouw De Pater-Postma.

Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

Ik hoorde hele mooie plannen van de heer Dijkstra — bijzondere plannen moet ik zeggen — bij rtv Oost over een grote bruidsschat richting Overijssel, waarbij een weg cadeau wordt gedaan met wat geld erbij. Ik zie zo'n grote kist voor me en dan denk ik: als je die opendoet, wat blijkt daar dan in te zitten? Zit daarin een bruidsschat waarbij alleen maar wordt gekeken naar het project dat voorligt, of kijkt de heer Dijkstra ook verder? Hoe ziet hij dat voor zich?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voor de korte en lange termijn moet er voldoende in zitten. De provincie Overijssel biedt al 120 miljoen aan. Zeker omdat het een rijksweg is, lijkt het mij interessant om zoiets te omarmen en te waarderen en om in de komende tijd in gesprekken na te gaan wat er nog meer nodig is om dat volwaardig einddoel te realiseren dat we met elkaar willen, namelijk een A35. Dat zal om een bedrag gaan van enkele honderden miljoenen. Dat realiseer ik me. Daar moeten we dekking voor vinden. Dat is ook een opdracht die ik wil meegeven aan de minister: kijk of dat kan en zorg ervoor dat Overijssel dat zelf kan uitvoeren in een tempo waarin Overijssel dat zelf wil doen. Want we zien allemaal dat de problematiek daar wel groot is.

Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

Als ik zie wat er gedaan moet worden, met name in de jaren daarna, dan denk ik eerder in termen van 0,5 miljard of meer. Je geeft dan een weg waar onderhoud bij zit. Nu zijn dit soort dingen eerder in Nederland gedaan. Daarbij is het één keer gelukt, maar de andere keer lukt het niet omdat men eigenlijk niet met elkaar uit de centenkwestie komt. Ik ben dus even benieuwd: heeft de heer Dijkstra contact gehad met Overijssel? Is dit iets wat zij voor zich zien, of wordt dit een soort gedwongen huwelijk?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Een bruidsschat impliceert dat je er happy van wordt. Anders is het weinig; dan is het fooi. Overijssel biedt 120 miljoen aan. Als wij uitgaan van cofinanciering, die wij met elkaar belangrijk achten, dan moet het Rijk natuurlijk ook wat doen. Vorig jaar hebben we dit ook besproken en de afgelopen tijd hebben we dat ook nog gedaan. Zij staan er welwillend tegenover. Vorig jaar was het totale bedrag 408 miljoen. Ik merk dat het nu wat duurder is geworden, maar het ligt er een beetje aan hoe je rekent en hoe je dat temporeert. Maar het einddoel moet voor ogen blijven. Ik zou niet weten waarom het Rijk een N-weg in eigen beheer zou willen houden, als een ander dat beter of goedkoper

kan, ermee aan de slag wil en bereid is de portemonnee te trekken. Dan moet je ook — think out of the box — creatiever worden en kijken of je zoiets niet kan overdragen.

De heer **Schonis** (D66):

Creatief denken is altijd iets prijzenswaardigs, maar ik hoor de heer Dijkstra nu toch wel iets zeggen wat paradoxaal is en innerlijk tegenstrijdig. Ik hoor hem namelijk zeggen "ik ga een weg cadeau doen en ik geef zelfs nog een bruidsschat mee", maar het doel is om er een A-weg van te maken. Volgens mij zijn A-wegen per definitie in beheer bij het Rijk. Hoe moet ik dat dan voor me zien? Is dat een soort "sell and leaseback"-constructie die we bijvoorbeeld uit het vastgoed kennen? Welke exotische vorm heeft u daar dan voor in gedachten?

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

Waarom niet? Je geeft een cadeau. Je geeft ze geld om het uit te voeren en ze leggen zelf heel veel bij. En daarna, als het een A-weg is, koop je hem weer terug als je dat nodig vindt. Ik zou niet weten waarom alle wegen in Nederland in handen van de rijksoverheid of vervoersorganisaties moeten zijn. Dat geldt misschien ook voor het ov. Als we extra infra met elkaar kunnen realiseren doordat andere partijen daar ook middelen voor hebben, dan moeten we daarvoor openstaan, want we zien de noodzaak tot meer mobiliteit. Die onderschrijven we met elkaar. We zien ook dat we een tekort aan middelen hebben. Als we een volgende keer weer de verkiezingen met elkaar winnen en doorgaan en 5 of 10 miljard meer voor infrastructuur realiseren, dan is het makkelijk. Nu is het even schipperen, dus daarom moet je even buiten de kaders proberen te denken. Wat ik niet wil, is dat we hier weer echt op z'n Hollands, op z'n boekhoudtechnisch, mee aan de slag gaan en uiteindelijk niks van de grond krijgen. Als je iets wil, dan moet je groter durven te denken en bereid zijn om onconventionele voorstellen te doen. Daarvan is dit er misschien eentje. Het belang is gewoon groot.

De heer **Schonis** (D66):

Dan heb ik er nog wel één. Er werd net al gesproken over het investeringsfonds. Dat kan natuurlijk deels voor infrastructuur worden ingezet. Een van de discussies, zo heb ik begrepen, gaat over de governance van dat fonds: hoe gaan we dat doen, hoe werken we dat uit? Je zou nu ook naar de kapitaalmarkt kunnen lopen, daar tegen 0% of zelfs tegen een negatieve rente een hoop geld kunnen lenen en het investeringsfonds daarmee ophogen. Dat zou ook kunnen. De governance van het Infrafonds bestaat al. Is dat een oplossing die de VVD met mij zou willen verkennen? Want dan kunnen we snel zaken doen.

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

We kunnen overal naar kijken. Over het investeringsfonds moet nog een brief komen. Ik heb dit aangestipt in die zin dat het kansen biedt voor een aantal zaken die in Nederland het verdienvermogen vergroten. Kunstmatige intelligentie staat erin, maar ook infrastructuur. Daar focus ik op. Ik heb ook een motie daarover: zorg dat je je wensenlijstje klaar hebt, zodat je, als er een fonds komt, kunt kijken of je een investering in infrastructuur kunt doen. Ik hoop dat u die motie wilt steunen. Al dit soort projecten, die nog niet in de reguliere begrotingen zitten, zouden daaronder kunnen vallen. Maar laten we gewoon kijken hoe we met elkaar geld kunnen mobiliseren richting een nieuwe periode — en misschien tussentijds al — om meer van de grond te krijgen dan met de nu beschikbare middelen. Dat is mijn kernopdracht.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik schrik toch wel van het voorstel dat de heer Dijkstra doet. Is het nu echt zo dat de VVD een soort Randstadpartij wil gaan worden? Het probleem wordt afgeschoven naar Overijssel. Blijkbaar is het Rijk niet in staat om de N35 tot een A35 te maken. Ik vind dat echt niet kunnen. Wil de VVD nog meer regio's opgeven, bijvoorbeeld Zeeland waar ook N-wegen liggen of het Noorden waar N-wegen liggen, zoals de N36? Is het een kwestie van: we doen er een beetje geld bij en dan leggen wij het probleem in de regio neer? Of zegt de VVD dat er in heel Nederland een rijkswegennet moet zijn, zodat alle regio's bereikbaar zijn? Daar heeft het Rijk dan ook zijn verantwoordelijkheid voor. Ik wil daar graag een antwoord op.

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

Dit is historisch zo gegroeid. Er zijn N-wegen die van het Rijk zijn, maar er zijn ook A-wegen die van de provincie zijn. U kent er ook een paar in Gelderland. Ik denk dat het geen kwaad kan om daar de stofkam doorheen te halen. Wie is verantwoordelijk voor welke weg? Ik zou zeggen dat een A-weg voor het Rijk is en een N-weg voor de provincie. Dat lijkt me nogal wiesdes. Ik noem het voorbeeld van de N65 die is overgedragen aan de provincie als ik het goed heb. Daar is vorig jaar ook flink in geïnvesteerd door ons en die gaat de provincie nu overnemen. Een Randstadpartij? Helemaal niet. Ik heb de A2 Eindhoven-Weert genoemd. Ik heb de Hooipolder genoemd. Ik heb het nu over de N35. De VVD heeft uitermate veel aandacht voor de hele regio, juist als het gaat om automobiliteit buiten de Randstad. In de Randstad zal je meer ov zien. Buiten de Randstad gaat het ov voor heel veel mensen niet echt werken. We zullen moeten blijven investeren in goede verbindingen per auto, per bus, per fiets et cetera, ook buiten de Randstad. Dat doen we absoluut.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik ben in ieder geval blij om te horen dat er niet nog meer wegen op de nominatie staan om overgedaan te worden, terwijl er een probleem ligt. Maar toch even terug. Het hoofdwegennet, het rijksnet, is er altijd op gericht geweest dat heel Nederland bereikbaar is. Als je de kaart van Nederland bekijkt, is dit gebied echt een probleem. Moet je dan niet gewoon als Rijk zeggen: we trekken de portemonnee, we zorgen ook voor de regio Oost en we gaan die A35, die echt een compleet ontbrekende schakel is, gewoon realiseren? Dan heb je toch lef en dan zeg je dat we er voor heel Nederland zijn.

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

Dat laatste zijn we. Neem het knooppunt Hoevelaken. Dat is niet echt de Randstad. Ik zou zeggen dat het beetje randje Randstad is. Het traject naar Zwolle en verder wordt ook onderzocht. Neem de verbreding van de A1 die nu plaatsvindt tussen Apeldoorn en Enschede. Ik wil niet zeggen dat dit de Randstad is. Als we op wereldschaal naar Nederland kijken, dan zijn we eigenlijk één grote stad, laten we wel wezen. Er gebeurt veel. Ik noem ook de A50 tussen Brabant en Gelderland. Ook dat is geen Randstad. Als je ziet waar het geld heengaat, zou ik me als grote steden een beetje zorgen maken. Ik heb de A27 genoemd en het project Zuidasdok. Dat zijn grote projecten die door moeten gaan. Ze gaan ook door. Dit kabinet heeft heel veel aandacht voor de regio, juist voor de regio. Ik hoop dat we elkaar op dat punt samen kunnen vinden.

De **voorzitter**:

Op dit punt heeft de heer Van Aalst ook een vraag.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik heb het eens rustig aangekeken dit potje ver plassen tussen CDA en VVD en zelfs de SGP. Het zijn potverdorie deze drie partijen die dit al jaren in Overijssel moeten gaan regelen en er al jaren een potje van maken. Er is nu eindelijk geld van de provincie om dit te gaan regelen en laten we dat dan ook gaan regelen, zeg ik richting de VVD. Ik heb het dan over de N35 en het doortrekken van de Marsroute tot aan Duitsland. Laten we gewoon het geld daarvoor beschikbaar stellen. Laten we dit dan regelen voor het eind van deze kabinetsperiode. Ik denk dat die snel aanstaande is, dus laten we dit heel snel met elkaar regelen. Is de VVD dat met mij eens?

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

Ik wil het ook snel regelen. Ik vraag om een extra overleg met de regio voordat we in mei weer bij elkaar zitten om het hierover te hebben. Dan kunnen we kijken wat er nodig is en kunnen we het op een goede manier overdragen. We moeten zorgen dat het einddoel in beeld blijft. Als u een voorstel heeft met een goede dekking, kom maar op! U moet ook zeggen wat er dan elders in het land sneuvelt als u daarvoor nu al honderden miljoenen wilt uittrekken. We kunnen daar zeker naar kijken.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Aan de ene kant waardeer ik het wel dat de heer Dijkstra deze steen die al jarenlang de heuvel wordt opgerold, het laatste zetje wil geven om hem over de top te duwen. Ik vind ook dat de heer Stoffer het heel goed benadert. In Nederland heb je problemen met de reistijd vanwege congestie. Er zijn ook gebieden in Nederland waar de lange reistijd niet wordt veroorzaakt door congestie, maar doordat je langzaam moet rijden en doordat de afstanden groot zijn. Dit project is voor de regio van eminent belang. Ik heb zelf in Noordoost-Groningen gezien hoe een verdubbeling van de N33 bijdraagt aan de hele beleving van een regio. Zouden we deze steen niet over de heuveltop moeten duwen, niet whatever it costs, maar whatever it takes? Zouden we niet moeten zeggen: we vinden dit van nationaal belang en we gaan het nou eens regelen? Dan mag je creatief boekhoudkundig gaan tweaken, maar we gaan het regelen. Zou dat niet het politieke signaal moeten zijn?

De **voorzitter**:

De heer Dijkstra. Ik verzoek de leden om minder dan een minuut te gebruiken voor hun vraag.

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

Ik wil dit ook graag regelen, meneer Moorlag, en heel veel partijen in deze Kamer ook, denk ik. Maar ik constateer wel dat dit niet in de markt- en capaciteitsanalyse, niet in de file-top 50 en ook niet in het regeerakkoord staat. Wat wij hier doen, gaat ver, maar we zien het belang ervan, vanwege de verbinding met twee grote belangrijke regio's, namelijk Twente en Zwolle. Als we dit met elkaar in de huidige periode regelen, dan moet je ergens anders iets schrappen, en dat is natuurlijk ook een hele ingewikkelde. Ik heb geprobeerd creatief te zijn. Daar kun je kritiek op hebben of niet, maar ik denk dat dit wel aantoont dat we hier graag mee verder willen. Ik wil graag dat de minister in de tussentijd de gesprekken weer opent. Volgens mij gaat ze dat doen; dat bleek ook uit de

MIRT-brief. Hopelijk kunnen we concrete resultaten boeken voor mei, wanneer we weer bij elkaar zitten. We kunnen dan kijken wat er uitgekomen is.

U weet ook dat zo'n weg er niet van vandaag op morgen ligt; dat hoeft ook niet. Maar we willen met elkaar dat we perspectief blijven houden op een goede verbinding voor die regio. Die heeft geen alternatief; daar moeten we ook eerlijk in zijn. Eigenlijk had er natuurlijk allang een snelweg moeten zijn, maar dat duurt, zoals zo vaak in Nederland, altijd 30 of 40 jaar. Volgens mij staat deze een jaar of tien op de agenda, dankzij collega's Azmani en Ten Broeke, maar ook heel veel CDA-mensen uit de regio. We willen uiteindelijk van een karrenspoor naar een mooie snelweg, waardoor mensen eerder thuis zijn en veilig van A naar B kunnen.

De voorzitter:

De heer Moorlag heeft een vervolgvraag.

De heer Moorlag (PvdA):

De NMCA-methodiek, de file top 50: ik vind dat de heer Dijkstra zich verschuilt achter modellen. In Siberië heb je nergens files, maar op enig moment is toch het besluit genomen om delen van Siberië te gaan ontsluiten. Zo hebben ze dat ook in Noord-Amerika gedaan. Het zou toch gewoon om een intrinsieke reden kunnen zijn dat de regio's in Nederland goed bereikbaar moeten zijn? Bij de begroting heb ik Wim Kok aangehaald, die zei: Nederland is te klein voor de periferie. In Frankrijk maken ze dit type verbindingen; in Schotland worden de meest afgelegen gebieden goed ontsloten. Zou je dit niet voor eens en altijd moeten regelen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik denk niet dat de mensen het leuk vinden dat u ze vergelijkt met Siberië. Het zijn gewoon mensen die dagelijks naar hun werk gaan.

De heer Moorlag (PvdA):

Het ligt wel iets dichterbij Nova Zembla dan Den Haag.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

U doet de regio echt tekort. Bij Veendam hebben we de N33; u noemt hem zelf als voorbeeld. Dat is een dubbele weg. Waarom is de N35 — het scheelt maar twee getallen en een paar provincies zuidelijker — niet gewoon een fatsoenlijke weg? We investeren fors in knelpunten en kruispunten, maar het is iedere keer pleisters plakken. Nu wil ik de knuppel in het hoenderhok gooien en kijken of we hier echt een slag kunnen slaan. De minister heeft het allemaal goed gevolgd, dus we gaan even afwachten wat er uitkomt.

De voorzitter:

De heer Dijkstra vervolgt zijn betoog. Hij heeft nog een kleine twee minuten.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik had hem ook níet kunnen noemen, maar dan zet je helemaal niet in. We delen deze zorg.

Voorzitter. Ik heb nog twee kleine punten. Ik was in Oost-Overijssel, waar ik weleens

langs sluiscomplex Driel fietste. Dat is heel leuk en ziet er best futuristisch uit. Er is daar ook aandacht voor de ligplaatsen voor de binnenvaart. De sluis wordt nu anders bediend; vanuit Amerongen als ik het goed heb. Kan in zo'n mooi complex niet een andere recreatieve invulling komen? Ik heb ondernemers gesproken die het kansrijk vinden om daar een stukje toerisme te ontwikkelen en ook iets te doen met kennis over waterbeheer in Nederland. Is de minister bereid om te kijken naar educatie en toerisme in zo'n mooi gebied?

Dan ten slotte Noord, waar mijn collega ook heel veel op terugkomt: Friesland, Groningen en Drenthe. Met de verbreding van de sluis Kornwerderzand hebben Noord, maar ook Overijssel en de havens bij Urk en Lelystad, natuurlijk de absolute hoofdprijs binnengehaald. Iedere maritieme partij in Flevoland, Overijssel en het Noorden kan daar blij mee zijn. Ik wil graag de voortgang weten. Ik wil ook graag weten hoe de verbindingen, verbredingen en verbeteringen aan het Prinses Margrietkanaal en de bruggen tussen Lemmer en Delfzijl tot meer goederenvervoer over het binnenwater hebben geleid.

Dat was het voor mij in eerste termijn.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Ziengs van de VVD.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Dit is natuurlijk weer een van de hoogtepunten in dit huis, dus vanochtend ben ik speciaal met 140 km/u deze kant weer op gereden vanuit Noord-Nederland, overigens met de intercity. Dat zat goed. De heer Moorlag knikt al. Volgens mij maakt hij ook regelmatig gebruik van dat openbaar vervoer, maar ik weet het niet zeker. Zo te zien aan de heer Moorlag klopt dat.

Voorafgaande aan het MIRT is het altijd een komen en gaan van bestuurders uit het hele land die hun projecten gepassioneerd toelichten en verdedigen. Was er ook maar zo veel geld beschikbaar om al die mooie projecten toe te kennen. Maar het antwoord van de minister weet ik daar eigenlijk wel op: geld is schaars. Dat maakt dat we zowel op de korte als de lange termijn goed moeten kijken naar de vele innovaties die in de toekomst breed ingezet kunnen worden, of wellicht zodra er meer geld beschikbaar komt uit nog te vormen fondsen ter borging van het verdienvermogen van Nederland, waar net al op is gehint.

Ik wil echter beginnen met de mens in deze toekomst. Afgelopen week was ik te gast in Velp, waar ik van zeer betrokken burgers een rondleiding kreeg. Deze mensen die meer dan 25 jaar langs het spoor wonen en die de druk op het spoornet in volle hevigheid ervaren, deelden hun zorgen met mij. Waar tientallen jaren geleden nog een enkele trein gebruikmaakte van het spoor dat pal langs de huizen loopt, is de frequentie aanzienlijk opgelopen. Wettelijke maatregelen voor het isoleren van gevels werden in een later stadium gewijzigd, waardoor rechthebbenden plotseling geen gebruik meer konden maken van deze isolatiemogelijkheden. Spoorgoederenvervoer werd vervolgens ook toegelaten op de lijn. Geluidhinder staat nu dus vol op de agenda, maar het daadwerkelijke probleem van trillingen die scheuren veroorzaken in een huis, krijgt amper aandacht van overheden.

Ik kom zelf uit het noorden van het land, waar we hebben kunnen vaststellen dat effecten op huis en haard door externe omstandigheden kunnen leiden tot hele grote emoties. Ook hier zie ik een beeld van toezeggingen over dat spoor, die afgerond hadden moeten zijn in 2010, maar nog niet uitgevoerd zijn. Ik vraag de minister hierover het volgende. Kan er bij de intensivering van het spoorgebruik en de bijbehorende investeringen nadrukkelijk gekeken worden naar opties om spoorgoederenvervoer om oude woonkernen heen te leiden? Is zij bereid om in het land te inventariseren waar deze problematiek zich voordoet? Wil zij met ProRail een klachten-/schadeprotocol vastleggen waardoor mensen met klachten daadwerkelijk gehoord en serieus genomen worden? Houdbaarheid van het goederen- en personenvervoer per spoor moet draagvlak onder inwoners inhouden, zeker onder de inwoners die langs het spoor wonen.

Ik noem specifiek de mij gemelde problemen langs het spoor Meteren-Boxtel. Kleine gemeentes worden daar opgezadeld met een extra aanslag op hun begroting voor het nemen van geluidswerende maatregelen, al zal er zelfs dan nog een verslechtering van de geluidsbelasting plaatsvinden. Graag een reactie van de minister daarop. Misschien hoort dit onderwerp meer thuis in een algemeen overleg, maar ik neem nu de gelegenheid te baat.

Dan de stations. In de begroting worden bedragen opgevoerd voor de bouw van stations. Hier vraag ik aandacht voor de volgende stations, te beginnen met station Leerpark. Dordrecht Leerpark ligt op de oude spoorlijn tussen Dordrecht en Leiden. De gemeenten Dordrecht en de Drechtsteden dragen hier graag aan bij, terwijl zij van het Rijk de standaardbijdrage van 6,5 miljoen vragen. Die staat daarvoor en blijkt uit de begroting te kunnen. Is de minister bereid om het komende jaar hier met de regio over in gesprek te gaan? Ik krijg hier graag een toezegging van de minister over. Dat zou wellicht de motie kunnen schelen die ik daarvoor heb klaarliggen.

Dan station Berkel-Enschot. Inmiddels heeft onderzoek aangetoond dat dit station kansrijk is. De realisatie van dit station in combinatie met een investering in de IJssellijn lijkt een oplossing voor de extra druk op de N65 door de groeiende bevolking in dat gebied. Deze plannen lijken op de lange baan te zijn geschoven. Graag een reactie van de minister.

Dan het kopje spoorlijnen. Het kleine stukje van negen kilometer tussen Weert en Hamont lijkt een enorm bedrag aan investeringen te vergen, in tegenstelling tot eerdere verwachtingen. Goed dat de voormalige staatssecretaris hier een tweede onderzoek op gezet heeft. Op welke termijn zijn de onderzoeksresultaten bekend?

Dan Gent-Terneuzen. De MKBA-scores zijn positief in zowel het hoge als het lage scenario. Wat zijn de mogelijkheden om snel te accelereren? Hier wijs ik ook op de Zuidoostboog, Sluiskilbrug en de daarvoor benodigde investeringen. De coalitie heeft hierover een motie klaarliggen, waar een van de collega's straks nog iets over zal zeggen.

Dan De Bilt. Hier ligt een enorme kans om de ontwikkelingen daar een boost te geven. Station Bilthoven kan daarin een spilfunctie vervullen, bijvoorbeeld een hoogwaardige

verbinding naar het Utrecht Science Park. De focus ligt niet alleen op wonen en recreatie, maar ook op de economische ontwikkelingen. Is de minister zich hiervan bewust?

Dan Heerlen-Amsterdam-Aken. Hier is al het nodige over ingebracht. Ik sluit mij ook aan bij de wens van coalitiegenoot Amhaouch. Hij zal straks ongetwijfeld nog gaan benoemen wat hij in een motie bekrachtigt. Daar ligt namelijk een enorme kans om ook het grensoverschrijdend vervoer te bevorderen.

De Lelylijn. Een stevige campagne door enthousiaste en gedreven bestuurders en het bedrijfsleven leidde er natuurlijk al toe dat er na een eerste njet van de staatssecretaris al snel wat meer ruimte werd geboden door het aankondigen van een onderzoek naar een hoogwaardige busverbinding. Maar dit is toch niet hetgeen de initiatiefnemers voor ogen hebben. De minister heeft daarop geanticipeerd, zo blijkt uit de brief. Ook in de media zag ik daar uitingen over. Er komt een onderzoek naar beide opties die zijn aangedragen voor beter en sneller openbaar vervoer. Die motie zal ook door de coalitiepartijen worden ingediend. Ziet de minister daarbij overigens ook de mogelijkheid om de effecten voor Leeuwarden daar specifiek in mee te nemen?

Het kopje fietsen. Dat is mijn grote hobby. De minister heeft meerdere budgetten beschikbaar gesteld voor het aanleggen van snelle fietsverbindingen. Ook het parkeren van fietsen heeft haar aandacht. In het kader van de multimobiliteit zullen dergelijke voorzieningen steeds belangrijker worden om de druk op andere mobiliteiten te verlichten.

Ik wil nog eens wijzen op de initiatieven in Noord-Nederland, waar uitvoering van plannen blijft liggen door ontbrekende financiering. Ik vraag aan de minister of daar nog mogelijkheden tot versnelling zijn.

Tot slot noem ik nog een tweetal puntjes. MaaS, oftewel Mobility as a Service. In de brief van de minister zie ik MaaS meerdere keren voorkomen. Ik wil er nogmaals op wijzen dat MaaS pas gaat werken als sprake is van een onafhankelijk orgaan dat de beschikbare data gaat beheer op een wijze die privacy garandeert en die optimale kansen geeft voor aanbieders van vervoer. In toekomstige AO's zullen wij MaaS ook kritisch blijven volgen.

Het allerlaatste puntje gaat over waterstof, want vooral in het noorden is dat een onderwerp dat regelmatig voorbijkomt. Plannen om regioliijnen die nog niet geëlektrificeerd zijn aan te pakken, kunnen wellicht op een efficiëntere en goedkopere wijze worden voorzien van treinen op waterstof. Houdt de minister zicht op deze ontwikkelingen en ziet zij deze als een optie voor een schonere manier van transport?

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Er was nog even een vraag blijven liggen van de heer Van Aalst over pfas.

De heer Ziengs (VVD):

Dat is zeer correct. Er werd een vraag gesteld over pfas. Minister Van Veldhoven heeft

aangegeven dat ze deze week met een hogere norm komt. Die toezegging heeft ze in meerdere debatten gedaan. Dat zou ze voor 1 december doen, dus ik mag aannemen dat ze deze toezegging gestand doet.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan komen we bij mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Niet alles kan — dat was de ijzersterke titel van het rapport van de commissie-Remkes — en we zijn in Nederland tegen de grenzen aangelopen. De stikstofcrisis in onze natuur en de klimaatcrisis dwingen ons tot andere keuzes, ook op mobiliteit. Het goede nieuws is dat de alternatieven ook nog eens goed zijn voor de luchtkwaliteit, en dus de gezondheid van mensen, en dat we de leefbaarheid in steden kunnen vergroten en vervoersarmoede kunnen aanpakken door te kiezen voor bereikbaar ov voor iedereen.

Dan is het wrang dat dit kabinet — midden in wat de premier de grootste crisis in zijn premierschap noemt — kiest voor asfalt in plaats van oplossingen. In de Kamerbrief met noodmaatregelen wordt plompverloren gesteld dat er sowieso genoeg stikstofruimte is om zeven snelwegen door te laten gaan. Alleen is het volstrekt onduidelijk hoeveel ruimte voor deze zeven wegen is gereserveerd en vooral hoeveel huizen we daarvan hadden kunnen bouwen. In het stikstofdebat had de minister het over gemiddeld 0,01 mol tot 0,7 mol, maar die getallen zijn verder eigenlijk nergens onderbouwd. Na aandringen als Kamer kregen we afgelopen zaterdagmiddag, voor een debat op maandag, een nietszeggend briefje over de onderliggende berekeningen. Die bleken er helemaal niet te zijn. Met andere woorden, dit kabinet wil een blanco cheque voor zeven snelwegen die leiden tot meer stikstofuitstoot. Dat is wat ons betreft echt onbegrijpelijk. GroenLinks is blij met de verlaging van de maximumsnelheid. Dat moge duidelijk zijn. Alleen is nog totaal onduidelijk hoe deze geringe en generieke emissieverlaging in heel Nederland zou leiden tot zo veel ecologische winst dat er ruimte ontstaat voor nieuw asfalt, en hoe die verdeling en besluitvorming en besteding moeten worden georganiseerd. Ik heb daar een hele reeks vragen bij.

Klopt het dat de minister deze zeven wegen onder de noodwetgeving wil plaatsen? Met welke motivatie wordt dat gedaan? Waarom is er niet voor gekozen om ook spoorprojecten onder die noodwetgeving te plaatsen? Waarom is er niet voor gekozen om voor die zeven trajecten eerst te kijken naar oplossingen op het spoor? Want zes van de zeven trajecten hebben een parallelle treinverbinding. Daar zou een slag geslagen kunnen worden.

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer wordt ook geraakt door de stikstofcrisis en loopt vertraging op. Zou met een veel geringere tijdelijke stikstofemissie PHS niet versneld kunnen worden uitgevoerd, waardoor veel meer reizigers geacommodeerd kunnen worden? En is berekend wat het verschil is tussen wat de PHS-projecten aan stikstofruimte nodig hebben en wat er nu gereserveerd is voor de snelwegen? Zo niet, kan de minister dan toezeggen dat dit in kaart wordt gebracht, zodat wij als parlement die afweging kunnen maken? Geen blanco cheque voor snelwegen, maar inzicht in het stikstofbudget van de verschillende vervoersmogelijkheden. En zou een verkeersoplossing die op de lange termijn de stikstofuitstoot omlaag brengt, zoals spoor, niet sowieso altijd prioriteit moeten krijgen boven een oplossing die het erger maakt?

Bent u bereid dit principe op te nemen in het nieuwe beleidskader?

Kunt u aangeven — die vraag heeft mijn collega Klaver ook gesteld — hoeveel woningen we extra hadden kunnen bouwen door nu geen stikstofruimte te claimen voor wegen die pas over enkele jaren gebouwd gaan worden?

Hebt u ten slotte onderzocht hoe de verkeersbehoefte wijzigt door de nationale snelheidsverlaging naar 100, en hoe die specifiek wijzigt op die zeven projecten? Heeft die veranderde verkeersbehoefte geen effect op die projecten? Wil de minister positief reageren op de verzoeken tot verdere snelheidsverlaging, zoals uit de gemeenten Diemen, Ouder-Amstel, Dordrecht en Utrecht? Kan die verdere snelheidsverlaging weer betrokken worden bij de analyse van verkeersoplossingen die echt nodig zijn?

Voorzitter. Er worden nu miljarden gereserveerd voor wegen die helemaal niet passen en ook niet nodig zijn, gegeven de crisis waar we voor staan. Ook de Klimaat- en Energieverkenning laat zien dat we op mobiliteit echt ernstig tekortschieten. We hebben nu de kans om die miljarden om te buigen naar investeringen in duurzame mobiliteit, naar ov, naar fiets. Dit is hét moment om al die plannen nog eens goed tegen het licht te houden. Nieuw onderzoek laat zien dat investeringen in ov en fiets drie tot vier keer meer bereikbaarheid genereren. Ook om vervoersarmoede tegen te gaan is dit cruciaal. In het nieuwe afwegingskader voor het Mobiliteitsfonds moet duurzame mobiliteit wat GroenLinks betreft echt vooropstaan. Omarmt de minister volmondig de modal shift van auto naar fiets en ov als beleidsdoel? Neemt ze dit dan ook als basis voor het nieuwe afwegingskader in het Mobiliteitsfonds? Is de minister bereid om alle projecten die geraakt worden door de PAS, met het nieuwe afwegingskader van het Mobiliteitsfonds nogmaals te beschouwen? Is de minister dan ook bereid om het WLO-tweegradenscenario daarbij als uitgangspunt te nemen?

Dan een aantal specifieke projecten. Er was goed nieuws over ov-investeringen in Utrecht, maar tegelijk lag er het besluit van de minister om onverdroten door te willen met de A27/A12 Ring Utrecht door de Amelisweerd: een verbreding van een snelweg door natuurgebied. Er is nu een ongespecificeerde hoeveelheid stikstofruimte voor dit project gereserveerd, maar hoe dit ooit stand moet houden bij de Raad van State is volstrekt onduidelijk. De minister schrijft dat ze niet verwacht dat er een effect zal zijn op de prioritaire habitatgebieden, terwijl dit juist wel in het vernietigde tracébesluit uit 2016 staat. Ik wil de minister met klem vragen om een stap terug te doen in het proces en een nieuw ontwerptracébesluit te maken, waarbij de alternatieven ook echt worden onderzocht. Wil de minister alstublieft serieus kijken naar een alternatief met 80 km/u binnen de bak, waarbij we honderden miljoenen kunnen besparen die bijvoorbeeld geïnvesteerd kunnen worden in ov en fiets? Laten we even uitzoomen en met nieuwe voorwaarden in een nieuwe tijd echt naar nieuwe oplossingen zoeken.

De voorzitter:

Er is een interruptie voor u van mevrouw De Pater-Postma.

Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

Mevrouw Kröger sprak net gepassioneerd over woningbouw. Juist bij dit traject, bij die A27, is een heel pakket aan maatregelen genomen, waaronder fantastische geluidsschermen die ervoor zorgen dat de harde woningbouwopgave die de gemeente

Utrecht heeft, gehaald kan worden. Als dit vertraagd wordt en de woningbouw ook vertraagt, zijn daar minder huizen. Hoe ziet mevrouw Kröger dat dan? Het zou toch zonde zijn om dat weg te gooien?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik denk dat juist wat de minister wil doen, namelijk inzetten op het huidige tracébesluit, dat omkatten en weer voorleggen, nog tot veel meer vertraging gaat leiden. Dat is, in het Engels gezegd: bound to fail. De kans is heel groot dat de Raad van State daar niet in meegaat. Volgens mij moet je nu zeggen: wij willen een nieuw plan dat echt is gericht op leefbaarheid in de regio. Daarbij kijken we naar die 80 op de ring. Daarbij heb je niet die verbreding buiten de bak nodig, maar wil je de oplossingen binnen de bak hebben. Uiteraard horen daar ook geluidwerende middelen voor omwonenden bij. Ik ga niet mee in die combinatie dat mensen alleen maar geluidsschermen krijgen als er ook een verbreding komt ten koste van Amelisweerd.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger vervolgt haar betoog. U heeft 6 minuut 21 verbruikt. Dan weet u hoeveel tijd u verder nog heeft.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Dan met betrekking tot de andere snelwegverbredingen die de minister wil voortrekken. Wij maken ons daar ook ernstig veel zorgen over. Ik vraag de minister om het spoor dat er naast ligt, dat veel meer reizigers kan vervoeren, serieus als alternatief te onderzoeken en in te zetten op PHS om op die manier een echte oplossing te bieden voor de asfaltproblemen die er nu liggen. Eigenlijk maakt ze dat onmogelijk door nu al de depositieruimte in de regio af te pakken en te reserveren voor snelwegen in plaats van vol in te zetten op PHS. Laten wij geen twee of drie jaar aan procedures besteden, maar laten wij doen wat wel kan: voorrang voor tijdelijke emissies en PHS echt een flinke boost geven. Dan kunnen wij met 200 kilometer per uur genieten van het uitzicht op gezonde natuurgebieden. Dat lijkt ons een topmaatregel.

Dan verder over het spoor. De NS laat weten twee opties te hebben voor een snellere verbinding naar het Noorden: op bestaand spoor of de Lelylijn. Ik ben blij dat die optie ook serieus wordt onderzocht.

Station Zuid in Amsterdam is wat ons betreft ook een cruciaal spoorproject. Zonder veilige perrons daar kunnen ook alle ambities voor de internationale trein in Amsterdam Centraal niet worden waargemaakt.

Voor de stations van Nijmegen en Zwolle en al die andere projecten binnen het PHS-plan is de vraag: hoe gaan we nu verder? Ik wil heel graag een gedetailleerd plan van de minister over de vraag hoe zij omgaat met de stikstofvertraging op het PHS.

In het BO MIRT zijn flinke sommen gereserveerd voor een betere bereikbaarheid van Schiphol. Wat GroenLinks betreft moet dit gericht zijn op de groei van het aantal internationale spoorreizigers en moet er niet worden gepland op een groeiend aantal vliegreizigers. De motie-Kröger/Amhaouch vraagt een scenario om de railport Schiphol te betrekken bij de nieuwe Luchtvaartnota. Wat zou daar serieus voor nodig zijn qua investeringen?

Dan verder over internationaal spoor. We zijn het eindelijk met elkaar eens, lijkt het, dat we zo veel mogelijk mensen het vliegtuig uit en de trein in willen krijgen. Kunnen we dan een bijdrage aan internationale bereikbaarheid laten meewegen in de beslissingen die we nemen over spoor? Zo zou een verdubbeling van het spoor Utrecht-Arnhem zowel goed zijn voor de binnenlandse reizigers als de treinreis naar Duitsland versnellen. Ook Heerlen-Aken wordt dan waarschijnlijk weer een heel ander verhaal, evenals de investeringen die nu al zijn gepland voor een intercity naar Düsseldorf/station Eindhoven.

We hebben ook investeringen nodig om de problemen op de HSL-Zuid op te lossen. Kan de minister toezeggen dat internationale bereikbaarheid wordt meegenomen in het nieuwe afwegingskader van het Mobiliteitsfonds?

Als er een vervoersmiddel duurzaam is, dan is het de fiets. In een eerder debat vroeg ik of er fietsinfra is die wij versneld kunnen aanleggen: een versnellingsplan voor de fiets zodat wij bijvoorbeeld de doorfietsroute Groningen-Assen en de snelfietsroutes Apeldoorn-Deventer kunnen aanpakken. Is de minister daartoe bereid?

Als we de fiets ruim baan willen geven, moeten wij het de fietsers wel makkelijk maken, bijvoorbeeld door fietsbruggen aan te leggen. In Amsterdam buigt een commissie zich over een brug over het IJ en ik hoop dat daar snel een positieve stap wordt gezet. In Groningen willen alle partijen heel graag de Paddenpoelsterbrug terug. Ik hoop dat de minister hier gewoon een toezegging op wil doen.

Dan nog een hele specifieke vraag over de bomenkap voor het benzinestation bij de A9. Dit leidt echt tot heel veel onrust in die gemeenten. Is de minister bereid af te zien van de aanleg van dit benzinestation? Wat gaat zij doen als de gemeente geen medewerking meer verleent aan het plan?

Tot slot, voorzitter. We hebben het tot nu toe alleen gehad over het faciliteren van meer verkeer, terwijl er veel meer mogelijk is om verkeersvraag te voorkomen en te beïnvloeden. Het volgende kabinet zal de kilometerheffing invoeren en dat zal veel helpen. Als we steden stikstofruimte geven om binnenstedelijk verder te verdichten, kunnen we met veel minder reizigerskilometers en veel minder auto's toe. De R van MIRT gaat over ruimte. Ruimtelijk beleid is iets anders dan de vraag wat we nog meer kunnen asfalteren. Het gaat over slim. Slim is wat ons betreft duurzaam.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook hartelijk dank. Het woord is aan mevrouw Postma-de Pater.

Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

Dank, voorzitter. Het CDA doet zijn inbreng vandaag met twee woordvoerders. Mustafa Amhaouch zal zich richten op het spoor en ik op de andere onderwerpen.

Voorzitter, u kent het vast wel. 's Ochtens vroeg in de auto stappen en door de polder rijden. Een deken van mist over de weilanden. De koeienkoppen en knotwilgen kun je er

nog net bovenuit zien. Zodra de zon begint te schijnen, verdwijnt de mist. In de zomer altijd sneller dan in de winter, want in de winterperiode is de zon niet krachtig genoeg en blijft er een waterig zonnetje over. Het is net alsof er een deken van mist over het Nederlandse weggennet is getrokken met de PAS en pfas. Het is winter en de deken trekt niet snel op. Iedereen weet dat je met mist langzamer moet gaan rijden, zodat je voldoende zicht hebt. Dat gaan we dan ook doen en dat is ook goed voor de verkeersveiligheid.

Het CDA is blij met de zeven rijkstrajecten die door kunnen gaan. Ze zijn belangrijk voor de bereikbaarheid. Maar we hebben wel zorgen over de andere projecten, met name die in de regio. In de brief spreekt de minister over vertragingen van een tot drie jaar of van drie tot vijf jaar. Neem bijvoorbeeld de N35 tussen Nijverdal en Wierden. Wordt dat een jaar uitstel of drie jaar? Dat is nogal een verschil. Dat geeft veel onduidelijkheid bij lokale overheden. Het CDA wil dat alles op alles wordt gezet om ervoor te zorgen dat de vertraging zo kort mogelijk is. Welke knoppen heeft de minister om aan te draaien? Welke stappen gaat zij zetten om ervoor te zorgen dat we aan de snelle kant van de range blijven en niet die drie jaar krijgen in plaats van dat ene jaar? Hoe gaan de gesprekken met de provincies? Blijft de minister ook bij deze projecten uitgebreid betrokken?

Voorzitter. Het CDA vindt verkeersveiligheid heel belangrijk. Om die reden doen wij ook mee met het voorstel van collega Van der Graaf om routeplanners zo te programmeren dat de gekozen route niet langs scholen gaat.

Ik ga een rondje Nederland doen, waarbij ik Nederland in vier gebieden heb verdeeld: Noord, Oost, Zuid en West. We gaan eerst naar Noord-Nederland: Friesland, Groningen en Drenthe. Uit cijfers van april van dit jaar van het CBS blijkt dat in 2019 de meeste slachtoffers per autokilometer in Drenthe zijn gevallen. In Drenthe ziet men mede hierdoor graag een verbreding van de A28 Zwolle-Hoogeveen. De minister geeft aan een pakket infrastructuur voor te bereiden voor de A28 om de verkeersveiligheid en de doorstroming te verbeteren. Zit dit stuk met de 2x2 daar ook in? Ziet de minister hiervoor kansen, ook met het oog op de verkeersveiligheid?

Voorzitter. Het is goed om te zien dat de bestuurdersovereenkomst van Kornwerderzand bijna ondertekend is. In juni kwam het goede nieuws dat de financiering van de verbreding van het sluiscomplex bij Kornwerderzand rond is. Het CDA heeft begrepen dat het bedrijfsleven wil bijdragen via een zogenoemde baatbelasting. Hiervoor is echter een tolwet nodig met alleen tol op schepen die door de verbreding door de sluis kunnen. Hoe kijkt de minister hiertegen aan? En klopt het dat dat de provincie Flevoland onlangs heeft aangegeven geen ruimte te zien om mee te betalen aan de laatste 15 miljoen die door de regio wordt betaald en ook niet garant wil staan. Zo ja, zorgt dit voor problemen?

Voorzitter. Ik kom bij Oost-Nederland: Overijssel, Gelderland en Flevoland. Qua verkeersveiligheid ligt Oost-Nederland volgens het CBS in de middenmoot. Mijn eerste vraag. Ziet de minister kans winst te behalen op verkeersveiligheid op de N35, de N50 tussen Kampen-Noord en Flevoland en op de A28 en de A50? Ziet de minister een oplossing voor een nieuw knelpunt, de opstopping bij de flessenhals in de A1 tussen Stroe en Apeldoorn?

Voorzitter. In Overijssel is de N35 daarnaast topprioriteit. De provincie Overijssel is bereid om 120 miljoen cofinanciering op tafel te leggen en is ook bereid tot voorfinanciering om de aanpak te versnellen. Het is positief dat de minister in het voorjaar in een extra bestuurlijk overleg met Overijssel om de tafel gaat om het onderzoek te bespreken. Dat is ook wel het moment dat er boter bij de vis moet worden gedaan. Kan de minister het dan ook over de voorwaarden hebben, zoals tijd, geld en oplosrichtingen die nodig zijn om de N35 op de agenda van het MIRT te krijgen? Ik zal op dit punt met een motie komen. Verder vindt het CDA het positief dat mede door regionale en landelijke inzet van het CDA de bomenkap A28 voorlopig van de baan is. Bomen zijn eigenlijk gewoon belangrijk.

Dan gaan we verder naar Zuid-Nederland: Noord-Brabant, Limburg en Zeeland. Het CBS geeft aan dat in 2018 de meeste dodelijke verkeersslachtoffers in Noord-Brabant zijn gevallen, namelijk 150. Dat is de helft meer dan in 2017, toen er 98 dodelijke verkeersslachtoffers waren. Ook in Zeeland en in Limburg vielen relatief veel verkeersdoden, ruim 5 per 100.000 inwoners. Hoe kan het dat er in het zuiden relatief veel verkeersdoden vallen? Veel ongelukken gebeuren op de A67, bij het knooppunt Hooipolder, bij de verkeerslichten, op de N256 en op de Zanddijk. Hoe kijkt de minister in dit licht aan tegen een verdere verbreding van de A67? Hoe staat het met afronden van het knooppunt Hooipolder? Hoe kijkt de minister aan tegen een verkenning van de broodnodige verbreding van de A50 tussen Paalgraven en Bankhoef? De A50 verbindt de topsectoren en staat al jaren in de file top tien en hoog in de NMCA.

De provincie Zeeland heeft een plan om via een nieuwe weg de smalle en gevaarlijke Zanddijk bij Yerseke te vervangen. Hoe kijkt de minister aan tegen de keuze voor een variant waarbij ook Rijkswaterstaat aansluit, om zo ook de problemen op de A58 op te lossen, waar nu dagelijks files staan en regelmatig ongelukken gebeuren bij de Vlaketunnel? Voor Zeeland zijn de N59 en de N57 van groot belang voor de ontsluiting van het toerisme. De score in de NMCA is echter laag omdat de weg niet altijd druk is, maar alleen in het toeristenseizoen, dat van april tot oktober loopt. Kan in de NMCA rekening worden gehouden met verkeersstromen in bepaalde seizoenen?

Voorzitter. We gaan naar West-Nederland: Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht. In West-Nederland is het aantal verkeersdoden hoog, met bijvoorbeeld 100 verkeersdoden in Zuid-Holland. Op het gebied van verkeersveiligheid is winst te boeken op de rijksweg N9 Den Helder-Alkmaar, waar met regelmaat zware ongevallen zijn. In twaalf maanden tijd waren daar achttien incidenten, waarvan een met dodelijke afloop. Kan de minister kijken wat hier aan de hand is en wat voor oplossingen hier mogelijk zijn? Ik kom ook met een motie hierover. De doorstroming in de kop van Noord-Holland is sowieso belangrijk. Hoe kijkt de minister aan tegen de nieuwe 2x2-verbinding tussen Den Helder en de A7, via de N77?

Voorzitter. Het CDA is blij met de aandacht voor het Westland. Het is goed dat er gekeken wordt naar de gebiedsontwikkelingen daar en dat er blijvende aandacht is voor de bereikbaarheid van de greenport. We wachten het volgende MIRT-overleg, waar dit op de agenda staat, vol belangstelling af.

Voorzitter. Het CDA is ook blij dat er extra geld is uitgetrokken voor maatregelen bij de

Algeracorridor. Het is een prachtige brug om te zien, maar het is werkelijk een crime om erheen te rijden. In de volksmond wordt hij ook wel de "brug der zuchten" genoemd. Zijn de aangekondigde maatregelen voldoende om de doorstroming in de regio op een normaal niveau te krijgen? Houden deze maatregelen ook rekening met de extra woningen die er gebouwd worden?

Voorzitter. Ik kom bij Utrecht. De noordelijke ringweg van Utrecht, de N230, is belangrijk voor de doorstroming. Daar staat het nu te vaak vast. De verbetering ervan is gekoppeld aan de A27, maar we vinden dat de N230 geen vertraging mag oplopen. Hoe ziet de minister dit?

Voorzitter. Na deze snel opgelezen inbreng — ik heb het idee dat ik met 130 km/u ging — geef ik het stokje door aan mijn collega Mustafa. Hij gaat nu in sneltreinvaart verder met het spoor.

De voorzitter:

U heeft al een halve minuut van hem opgesoupeerd, zag ik stiekem. Maar u krijgt ook nog een vraag, van de heer Dijkstra van de VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Over de noordelijke rondweg Utrecht. Die is belangrijk, maar deelt het CDA ook de mening dat er wel een samenhang zit tussen de verbreding van de A12 en de tunnelbak in de A27? Het kan niet zo zijn dat het ene heel veel vertraging oploopt en het andere vlot doorgaat. Bent u dat ook met ons eens?

Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

Jazeker. Zeker rond een druk stedelijk gebied als Utrecht zijn beide uitbreidingen hard nodig. Wat het CDA betreft zetten we die alle twee snel door en is er ook zeker sprake van een samenhang.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

En hoe kijkt u dan naar de A12 richting Gouda? Er is natuurlijk sprake van heel veel woningbouw in Utrecht. Er wordt nu in eerste instantie gekozen voor inbreilocaties, maar deelt u de mening dat je, als de woningbouwbehoefte zo groot is, inderdaad richting zo'n nieuwe wijk als Rijnenburg moet gaan en dat je er dan ook voor moet zorgen dat die nieuwe wijk, Rijnenburg of Reijerscop, zo meteen goed bereikbaar is met de auto?

Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

Naar mijn idee kan je mobiliteit en infrastructuur niet los zien van woningbouw. Als ik zie hoe de stad Utrecht de woningbouwlocaties aan het inrichten is, dan maak ik mij grote zorgen over de vraag hoe al die auto's de stad uit kunnen. Ook de parkeernormen die de gemeente Utrecht bij sommige woningbouwlocaties stelt, vind ik wat naïef. Ik heb iemand al 0,3 horen noemen. Ik hoor ook van Rijkswaterstaat dat men zich daar ernstige zorgen maakt over de afwikkeling van bijvoorbeeld het woningbouwproject in de buurt van de Jaarbeurs richting de rijkswegen die om Utrecht gaan.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Die zorgen over de situatie rond Utrecht deel ik met u. Er wordt nu wel heel erg gekeken naar natuurcompensatie. Er worden drie keer meer bomen aangeplant dan we

überhaupt kappen. Er wordt gesproken over geluidsschermen. Dat is natuurlijk fijn voor de leefbaarheid, maar als dat soort dingen wel gebeurt en er niet meer asfalt voor de automobilist komt, moeten we dan niet nog eens met Utrecht om tafel om de prioriteiten even helder te krijgen?

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):

Ik denk dat we met elkaar al een heel goed begin maken als we naar de N230, de rondweg van Utrecht, kijken en als we de verbreding van de A27 op de agenda zetten. Volgens mij moeten we altijd hierover in gesprek blijven met elkaar, want je kan woningbouw niet los zien van de infrastructuur daarnaast.

De **voorzitter**:

Dan komen we bij de heer Amhaouch van het CDA.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Ik ga ook een rondje Nederland doen, verdeeld in Noord, Oost, Zuid en West. Voor het CDA is het in zijn algemeenheid belangrijk dat er goede verbindingen komen van de steden met de regio en dat we hierbij niet blijven denken in fysieke grenzen met onze buurlanden. Zeven van onze twaalf provincies grenzen aan Duitsland en/of België.

Ik begin met Noord-Nederland. Het CDA is voorstander van betere verbindingen naar het noorden. Het CDA is zeer positief over de stappen die in de MIRT-brief hiervoor worden gezet, bijvoorbeeld een eenmalige bijdrage van 7,9 miljoen om een ruimere spoorboog bij Hoogeveen te realiseren. Het CDA is ook blij dat er een haalbaarheidsonderzoek komt naar een ov-ontsluiting via de Lelylijn. Het CDA vindt het positief dat het draagvlak in verschillende provincies toeneemt en dat samen wordt opgetrokken. Als alle betrokken provincies ook financieel bijdragen aan het onderzoek, zouden zij kunnen uitstralen dat er echt commitment is. Het valt het CDA wel op dat er in de MIRT-brief wordt gesproken over een ov-ontsluiting via de Lelylijn. Dat kan voor meerdere interpretaties uitlegbaar zijn. Wordt hier bijvoorbeeld ook een trein mee bedoeld of alleen een hov-busverbinding? Mijn collega zegt altijd: een bus is geen trein. Het CDA wil vandaag samen met de coalitiepartners hierover eenduidigheid scheppen. Daarom zal ik in tweede termijn een motie indienen die regelt dat in het haalbaarheidsonderzoek naar de Lelylijn expliciet wordt gekeken naar de oplossing van een additionele spoorlijn naar het noorden. Het zou goed zijn om bij dit onderzoek ook aandacht te hebben voor de bereikbaarheid van Leeuwarden. Het CDA vraagt zich verder af of ook de Nedersaksenlijn wordt onderzocht. Zou de minister dat kunnen aangeven?

De **voorzitter**:

Meneer Amhaouch, u mag gewoon doorgaan. De heer Moorlag was zo enthousiast om zijn vragen al te stellen. Hij is al door zijn zes vragen heen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

De provincie Friesland wil graag verder met de decentralisaties van de veerdienst en de spoorlijn Zwolle-Leeuwarden. Hoe staat het hiermee?

Dan Oost-Nederland. Het is positief dat uit de nadere uitwerking van de quickscan

Berlijntrein blijkt dat per dienstregeling 2024 een reistijdwinst op de huidige route tussen Amsterdam en Berlijn kansrijk is. Het CDA heeft eerder een motie ingediend over een gelijkwaardig onderzoek van de verschillende routevarianten Amsterdam-Berlijn, zoals de huidige route via Hengelo en de route via Arnhem. In de MIRT-brief staat dat dit in het Toekomstbeeld ov 2040 wordt onderzocht. Wanneer komt dit onderzoek naar de Kamer? En wat zijn de uitkomsten van het gesprek met de regio over de tijdelijke intercitystop Barneveld-Noord? Welke verkenning is hier onlangs uitgevoerd? Waarop zijn de beslissingen die wij in de MIRT-brief lezen, gebaseerd?

Dan Zuid-Nederland. Licht bij Eindhoven-Düsseldorf alles nog op schema? Wordt station Eindhoven tijdig aangepast, zodat per 2025 deze grensoverschrijdende intercity daar kan keren? Het CDA pleit met de SP al langer voor een intercityverbinding van Amsterdam via Heerlen naar Aken, een regio met bijna een half miljoen inwoners. Hier is onlangs een petitie over aangeboden in de Kamer. Als de grens tussen Nederland en Duitsland 18 kilometer naar links had gelegen, hadden we hier geen discussie over gehad. Eigenlijk is dit onbegrijpelijk. Dit speelt al sinds 2003 en de noodzaak om op korte afstanden grensoverschrijdend met de trein te reizen in plaats van met het vliegtuig wordt alleen maar groter. Daarom is het belangrijk dat de minister nu eindelijk definitieve besluiten gaat nemen. Wanneer worden voor de korte en middellange termijn nu echt positieve besluiten genomen? Hoe staat het met de uitvoering van de motie-Amhaouch/Laçin? Het derde kwartaal is allang voorbij.

Het CDA roept het kabinet op om het project ondertunneling Vierpaardjes in Venlo vlot te trekken. Het is een logistieke hotspot voor Nederland en een overweg die zowel het nationale verkeer Sittard-Nijmegen als het internationale verkeer Venlo-Düsseldorf-Duisburg kan hinderen. Is de minister hiertoe bereid? Hoe staat het met de motie-Amhaouch over de spoorse maatregelen in de regio Venlo? De aanzet is er, maar we zien nog geen fysieke projecten.

De prioriteit vanuit Zeeland ligt bij het realiseren van het spoor Gent-Terneuzen of ten minste het aanleggen van een aantal ontbrekende stukjes. Wij hebben begrepen dat de MKBA zeer positief was en dat de samenwerking met Gent en Vlaanderen goed is. Gaat de minister zich inzetten voor een vervolgstap, namelijk onderzoeken hoe financiering met alle partijen mogelijk zou kunnen zijn? Collega Schonis zal er dadelijk verder op terugkomen.

Dan West-Nederland. Ik begin met de ontwerpstructuurvisie MIRT-verkenning Corridor Amsterdam-Hoorn. De minister geeft aan dat verdubbeling van het spoor tussen Hoorn Kersenboogerd en Enkhuizen in de verkenning is afgefallen vanwege een zeer slechte kosten-batenverhouding. Klopt het dat de grond al in bezit is, dat bij bruggen al rekening is gehouden met de spoorverdubbeling en dat een flinke reistijdwinst van dertien minuten kan worden behaald op het traject Enkhuizen-Heerlen? Is de minister bereid om dit in het vervolgproces nader te bekijken? Kan de minister aangeven of zij mogelijkheden ziet om de ontwikkeling van het station Lunetten-Koningsweg in de provincie Utrecht te bevorderen?

Voorzitter. Ik kom tot slot op een aantal losse punten. De NS en ProRail blijven waarschuwen voor de beperkte capaciteit op het spoor. Een terecht punt. Het CDA blijft hier wel herhalen dat een belangrijke eerste stap zal zijn dat de NS zich bij nieuwe

investeringen veel meer richt op de dubbeldekstreinen, om zo de capaciteit te vergroten. Heeft de minister er zelf overtuigend vertrouwen in dat al het materieel dat nu wordt ingekocht, past bij het maximaal oplossen van capaciteitsproblemen? We hebben op dit punt een motie aangehouden. Welke vorderingen zijn er te melden?

Hoe staat het met de bestelling van de 99 nieuwe ICNG's, de nieuwe intercity's? Hoe passen deze bij de nieuw af te sluiten concessies? Hoeveel van deze ICNG's kunnen over de grens, naar België en naar Duitsland?

Hoe staat het met het overleg over spoor met 3 kV? Daardoor kunnen treinen sneller optrekken en kunnen er langere treinen rijden.

Dank voor het agenderen voor het BO MIRT van de onderwijsaanpak gericht op spreiding tijdens de spits. Is het gelukt om te komen tot actieprogramma's? Bij de begroting van IenW is met een ruime meerderheid een motie aangenomen over een quickscan naar een nieuwe vorm van een supersnelle trein, bijvoorbeeld de magneetzwefstrein, die apart van het bestaande spoor verbindingen heeft met belangrijke internationale knooppunten in onze buurlanden richting Noord-, Oost- en Zuid-Europa. Wanneer kunnen we deze quickscan verwachten?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. "We hebben natuurlijk hele goede analyses gemaakt. We zien geen groot onheil naderen. De mens lijdt het meest door het lijden dat hij vreest." Deze woorden kenmerken de toch laconieke houding van deze minister tijdens het MIRT-overleg van een jaar geleden, toen ik haar vroeg hoe er werd voorbereid op een mogelijk negatieve uitspraak van de Raad van State over de PAS en bijvoorbeeld de verbreding van de A12/A27 bij Amelisweerd. Die negatieve uitspraak kwam er. De PAS werd in mei afgeschoten. Door jarenlang weg te kijken bij de stikstofuitstoot in ons land en door niet met maatregelen te komen maar listen te bedenken hebben opeenvolgende VVD-kabinetten voor de huidige crisis gezorgd. Daar betalen de bouwvakkers, de wegwerkers en het grondverzet nu de rekening voor. Ik ben benieuwd hoe de minister haar eigen uitspraken van vorig jaar beoordeelt met de kennis van nu.

Voorzitter. Vijf maanden nadat de PAS in werking trad, in december 2015, werd het Akkoord van Parijs gepresenteerd. Met het Akkoord van Parijs in de hand en gelet op de stikstofproblematiek is het nu tijd om af te stappen van het oude denken dat meer asfalt files gaat oplossen. Meer asfalt zorgt ervoor dat files niet korter, maar breder worden. De uitstoot door het vervoer moet naar beneden. Daarom moeten we nu radicaal andere keuzes maken. We moeten niet overal maar asfalt aanleggen, maar investeren in goed ov en spoor en meer ruimte creëren voor fietsers en voetgangers.

Onze visie wordt bevestigd door verschillende onderzoeken. Afgelopen donderdag bleek uit onderzoek van CE Delft en MOVE Mobility — een onderzoek in opdracht van onder anderen deze minister — dat investering in ov en fiets zorgt voor een drie tot vier keer betere bereikbaarheid, ook voor autorijders. Daarnaast is het beter voor milieu, klimaat, natuur en onze gezondheid en profiteren ook veel meer mensen met een lager inkomen

van die investeringen. Snapt deze vroegvroeminister dat andere keuzes noodzakelijk en hard nodig zijn? Kan zij reageren op de uitkomsten van dit onderzoek? Hoe gaat zij die omslag in haar beleid maken? Dat die omslag nog niet is gemaakt, bleek vorige maand uit onderzoek van SEO. Van de ruim 11 miljard die overheden jaarlijks uitgeven aan infrastructuur gaat 60% naar asfalt en nog geen 30% naar ov en spoor. De huidige situatie en de onderzoeken die ik al aanhaalde bewegen mij ertoe dat om te draaien: de komende tien jaar 60% van de infrastructuuruitgaven naar ov en spoor en nog geen 30% of minder naar asfalt. Dat zet zoden aan de dijk, het beleid van deze minister allesbehalve.

De voorzitter:

Er is een vraag voor u van de heer Dijkstra van de VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik was even in verwarring. Ik dacht dat ik GroenLinks hoorde in plaats van de Socialistische Partij. Zelfs mevrouw Kröger zit hier te knikken. Ik herken uw partij helemaal niet meer. Het is echt helemaal een milieupartij tot en met geworden. Wat heeft nou de arbeider die gewoon iedere dag met zijn oude dieseltje naar de stad wil? Hij kan de stad niet meer in. Hij kan zo meteen niet meer naar het haventerrein en niet meer sjoeren en sjouwen. U maakt het eigenlijk alleen maar ingewikkeld. U dwingt ze om met hoogwaardig openbaar vervoer te gaan. Wat is er eigenlijk nog over van de SP?

De heer Laçin (SP):

Ik zou de heer Dijkstra willen uitnodigen om meer naar onze geschiedenis te kijken. De SP is altijd een milieupartij geweest. Wij hebben altijd voorstellen gedaan om het milieu te verbeteren en milieucriminaliteit aan te pakken, in tegenstelling tot de VVD, die dat alleen maar faciliteert. Wat de specifieke vraag over de dieselrijder betreft: ik wil benoemen dat de VVD de partij is die een Klimaatakkoord presenteert dat de Teslasubsidie in stand houdt. De dieselrijder moet daarvoor dokken. Wij zijn daartegen; in die zin zijn wij er zeker voor de dieselrijder, voor de arbeider. Maar we moeten natuurlijk wel kijken hoe dat allemaal verbeterd en verduurzaamd kan worden.

Ik zie dat de heer Dijkstra niet luistert naar mijn antwoord. Dat is jammer, want ik ga het niet voor hem herhalen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik constateer dat de heer Smaling destijds tenminste nog opkwam voor de echte arbeider. We hebben toen samen opgetrokken om die barre milieuzones niet in te voeren. Toen trokken we nog samen op om te zorgen dat autorijden een beetje betaalbaar blijft. Maar al uw plannen om mensen te dwingen tot dingen die ze niet willen en waardoor ze niet meer van A naar B kunnen komen, zijn best wel sneu. De SP heeft helemaal niks te bieden aan de mensen met een kleine portemonnee.

De heer Laçin (SP):

Ik moet constateren dat zelfs de heer Dijkstra zijn eigen woorden niet gelooft. Wij doen allerlei voorstellen om het openbaar vervoer te verbeteren en goedkoper te maken, en om investeringen in het spoor te doen. De oplossingen van de VVD, om overal meer asfalt aan te leggen, zorgen ervoor dat de arbeider alleen maar langer in de file staat, en dus niet eerder op het werk komt. Het zou goed zijn als de heer Dijkstra en de VVD een

keer afstand doen van het geloof dat asfalt de oplossing is voor alles in dit land. Hij zei zelf dat de VVD schuldig is aan alle problemen in dit land. Dat kan ik bij dezen erkennen. Dat is zeker zo. De VVD heeft een heel groot aandeel in alle problemen in dit land.

De voorzitter:

Daarmee vervolgt de heer Laçin zijn betoog.

De heer Laçin (SP):

Waar was ik? De komende tien jaar moet 60% naar ov en spoor en 30% of minder naar asfalt. Het beleid van deze minister zet geen zoden aan de dijk. Volgens deze minister moet Schiphol groeien, moet Lelystad Airport uiterlijk november 2020, maar het liefst eerder, uitbreiden, en wordt de stikstofruimte die het verlagen van de maximumsnelheid oplevert, deels gebruikt voor — u raadt het al — zeven asfaltprojecten. Het klinkt anno 2019 als een grap, maar het is helaas de realiteit. Niet te vatten. Mijn zoon, en dat is ook geen grap, maakt betere keuzes. Hij is 8. Ik heb daar serieuze gesprekken met hem over gevoerd.

100 km/u rijden zorgt op zichzelf voor betere doorstroming van het verkeer. Waarom dan toch doorgaan met bijvoorbeeld de verbreding van de A12-A27 bij Amelisweerd? Waarom gebruikt de minister de ruimte die er is voor zeven asfaltprojecten en niet voor spoorprojecten, die ook vertraging oplopen? Treinen stoten geen structurele stikstof uit, alleen bij de aanleg. Het is niet uit te leggen dat de minister deze onbegrijpelijke keuzes maakt. Stop hiermee, zou ik zeggen. Ik zal hiertoe ook een motie indienen.

Voorzitter. Ik blijf bij het spoor. Er gaan ook goede dingen gebeuren, zoals investeringen in het spoor bij Schiphol. Die zijn hard nodig, omdat groei van de luchtvaart wat ons betreft onbespreekbaar is en reizigers vanaf Schiphol vaker de internationale maar ook de binnenlandse trein moeten nemen om verder te reizen. Is dat ook de afweging van deze minister geweest, of sorteert zij voor op groei van het aantal vliegbewegingen op Schiphol? Ik durf het antwoord al te raden, maar ik laat me graag verrassen.

Ik heb me als Kamerlid meermaals hardgemaakt voor betere bereikbaarheid per trein van het noorden van ons land. Daarom is het goed dat de NS vanaf 2023 met nieuwe en snellere intercitytreinen gaat rijden tussen de Randstad en Leeuwarden-Groningen. De reistijd wordt korter, dus de reis aantrekkelijker. Maar de 1,7 miljoen Nederlanders in de drie noordelijke provincies blijven voorlopig volledig afhankelijk van het knooppunt Zwolle. Als dat eruit ligt — en dat gebeurt nog weleens — kom je met de trein niet meer verder. Daarom hebben wij vorig jaar een motie ingediend om station Zwolle betrouwbaarder en robuuster te maken. Ik wil graag een update van de minister over welke onderzoeken er nog komen, maar ook over welke maatregelen al getroffen zijn.

Hoewel het betrouwbaarder maken van knooppunt Zwolle een goed begin is, is mijn partij al jaren groot voorstander van de Lelylijn. De spoorverbinding tussen de Randstad en Groningen via Lelystad zorgt voor een extra ontsluiting van het noorden en brengt de Randstad en 1,7 miljoen Nederlanders dicht bij elkaar. Provincies, gemeenten en bedrijfsleven staan te springen, want bewegen betekent ook wonen en werken. Tijdens de begrotingsbehandeling heb ik een motie ingediend om de haalbaarheid van deze lijn serieus te onderzoeken. Ik vind het altijd goed als het kabinet voorstellen van de SP overneemt. Dat is mooi, want haast is geboden. Ik wil van de minister dan ook de

toezegging dat wij de eerste onderzoeksresultaten in het eerste kwartaal van 2020 ontvangen. Is zij daartoe bereid? En is het ministerie van BZK ook betrokken bij dit onderzoek?

De ambitie van de minister en de NS richting het noorden mis ik als het gaat om het zuiden. Dan heb ik het specifiek over het doortrekken van de intercity Amsterdam-Heerlen naar Aken. Ook de heer Amhaouch refereerde daar al aan. Al zestien jaar wordt hierover gesproken. Er is al bijna 100 miljoen geïnvesteerd. Het station van Heerlen is aangepakt. Er ligt een letter of intent, getekend door onder andere het ministerie van IenW. Er staat al een inspanningsverplichting in de huidige concessie. Wij willen hier allemaal meer grensoverschrijdend treinverkeer. Toch is onduidelijk wanneer deze lijn wordt doorgetrokken.

Twee weken geleden heeft een delegatie onder aanvoering van burgemeester, maar vooral mijn kameraad Emile Roemer een petitie aangeboden om deze lijn zo snel mogelijk te realiseren. Ook de Duitse Rijkswaterstaat was daarbij. Die wil de doortrekking heel graag en is bereid om eventuele exploitatietekorten aan de Duitse kant te dekken. Wie is hier de baas, vroeg Emile ons. Dat zijn wij. Ik dien daarom, samen met de heer Amhaouch en anderen, een motie in om deze doorgetrokken lijn in ieder geval op te nemen in de nieuwe concessie van 2025.

Maar mijn ambitie gaat verder. In de huidige concessie staat al een inspanningsverplichting, en technisch gezien kan de intercity al in 2022 gaan rijden. Is de minister bereid om met de NS in gesprek te gaan en te kijken naar de mogelijkheden voor enkele treinen per dag, lopende de huidige concessie? Ik vertrouw erop dat NS deze kan inpassen en dat er afspraken gemaakt kunnen worden over een eventueel exploitatietekort aan Nederlandse zijde. Deze lijn biedt enorme economische en maatschappelijke kansen voor de regio. Doen dus, zou ik zeggen. Graag een reactie.

Afgelopen dinsdag ontvingen wij ook een petitie over de fileproblemen op de A12 tussen Arnhem en de Duitse grens. De oplossing is ook daar: niet meer asfalt, maar betere spoorverbindingen. Tussen Arnhem en Didam ligt al dubbel spoor — daar heeft de SP in Gelderland zich hard voor gemaakt — maar tussen Didam en Doetinchem ligt dat er nog niet. Wanneer gaat dat er komen en wanneer gaan er ook sneltreinen rijden op dit traject?

Dan enkele losse punten. Utrecht werd al genoemd. Het is goed dat de eerste stappen worden gezet voor een ov-ring rond Utrecht, om de druk op het Centraal Station te laten afnemen. Een goede ov-bereikbaarheid is noodzakelijk voor woningbouw, dus dat moeten wij vooral doen. Deze eerste stap is gericht op plekken waar de druk nu het hoogst is, waardoor het doortrekken van bijvoorbeeld de Uithoftram naar Zeist niet in deze verkenning zit. Maar uitstel moet in dezen geen afstel worden. Is de minister het daarmee eens? Wat kan zij zeggen over het doortrekken van de Uithoftram?

Er dreigt een massale bomenkap bij de A9 in de gemeente Ouder-Amstel voor de bouw van een tankstation met verzorgingsplaatsen. Bomen kappen voor een tankstation, dat moeten we niet doen. Wij ontvingen een maand geleden een oproep, met bijna 6.000 handtekeningen, om dit te stoppen. De SP steunt die oproep. Ik vraag de minister om in gesprek te gaan met gemeente en bewoners om dit plan in ieder geval te heroverwegen.

Is zij daartoe bereid?

Tot slot twee punten aangaande ruimte voor de voetganger. Daar heb ik het nog nauwelijks over gehad. Eind maart 2018 hebben wij samen met 50PLUS een motie ingediend over de Charter for Walking. Er waren toen twee gemeenten die deze charter hadden ondertekend, Eindhoven en Tilburg. Ik ontvang graag een update van de minister. Hoeveel gemeenten zijn het nu en wat heeft zij hiermee gedaan?

Ook over de verkeersveiligheid voor blinden en slechtzienden kreeg de commissie begin oktober een petitie aangeboden. Vooral in de zogenoemde shared spaces, waar geen borden, drempels en stoepranden zijn, voelen blinden en slechtzienden zich onveilig. Hier dient meer rekening mee gehouden te worden bij gebiedsontwikkeling. Ik dien straks een motie in om dit onder de aandacht van lokale overheden te brengen. Ik hoop dat de minister hiermee aan de slag gaat.

Ik laat het hierbij voor de eerste termijn. Ik zie dat ik mooi binnen de tijd eindig.

De voorzitter:

Dat zie ik ook. Hartelijk dank. Het woord is aan de heer Schonis van D66.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. Dit is de laatste keer dat wij vandaag het MIRT in de huidige vorm bespreken. Vanaf volgend jaar zullen wij dat doen in de vorm van het Mobiliteitsfonds. Dat is wat D66 betreft ook hoog tijd. Niet elk stukje asfalt, spoor- of waterweg moet centraal staan, maar de bereikbaarheidsopgave die wij met elkaar willen oplossen. Die bereikbaarheid is in het drukke Nederland steeds meer gekoppeld aan de grote woningbouwopgave. Waar wij vroeger gingen nadenken over de bereikbaarheid van een woonwijk nadat die was gebouwd, dwingt de schaarse ruimte op het spoor en de weg ons om om te denken: eerst nadenken over de infrastructuur voordat wij de eerste heipaal voor de woningen in de grond hebben geslagen, in plaats van andersom. Wat D66 betreft staat in het Mobiliteitsfonds straks een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer op de eerste plaats, maar over de vraag hoe wij de aansturing van het Mobiliteitsfonds gaan doen, komen wij later nog te spreken.

Voorzitter. Ik zal vandaag ook een rondje door Nederland maken en de belangrijkste A- en N-nummers oproepen. Dus beste mensen in de zaal, u kunt uw ANWB-bingokaarten weer tevoorschijn halen. Maar voordat ik dat doe, zal ik beginnen met de belangrijkste N en dat is wel de N van de stikstof. De stikstofcrisis laat zien dat niet alleen de agrarische sector, maar ook veel woningbouwprojecten worden bedreigd. Ook grote infrastructurele projecten worden door de uitspraak over de Programmatische Aanpak Stikstof geraakt. Ik ben blij dat het kabinet de eerste stappen heeft gezet om een oplossing te zoeken voor de stikstofcrisis door de aankondiging van het verlagen van de maximumsnelheid op de snelweg. In de brief van 13 november schrijft het kabinet dat een deel van de stikstofruimte die zo ontstaat, wordt ingezet voor een zevental met naam genoemde MIRT-projecten. Dat zijn allemaal snelwegprojecten; dat kwam net ook al aan bod. Van een aantal van die projecten is het tracébesluit eerder dit jaar vernietigd door de Raad van State. De minister moet hier dus een nieuw besluit nemen; een besluit dat straks zeker stand zal moeten houden bij de rechter. Is de minister bereid om, zeker wanneer er een ADC-toets aan de orde is — dat wil zeggen een alternatieve afweging,

dwingende redenen van openbaar belang en compensatie — die alternatieve afweging binnen die besluiten nog eens erg goed tegen het licht te houden? Over de juridische achtergronden van de ADC-toets komen we binnenkort nog te spreken in een rondetafelgesprek dat mevrouw Kröger en ik hebben georganiseerd. Ik ben wel benieuwd naar de visie van de minister op dit punt. Als wij er hier in de Kamer al kritisch over zijn, zal een rechter dat straks ook zijn.

Voorzitter. Als ik het goed begrijp, worden spoor- en ov-projecten niet of nauwelijks getroffen door het stikstofprobleem simpelweg doordat alleen bij de aanleg van een spoorproject een beetje stikstofemissie optreedt, maar bij het gebruik ervan niet. De heer Laçin noemde dit net ook al. Kan de minister dat bevestigen? Kan zij ook bevestigen dat dat de reden is waarom spoorprojecten ontbreken in de brief van 13 november?

Verder zijn er in de media veel berichten verschenen dat ProRail vanwege problemen met stikstof en pfas ook tegen vertragingen aanloopt bij de uitvoering van de ambitie hoogfrequent spoor. Kloppen die berichten? En kan de minister mijn zorgen op dit punt, en ook die van mevrouw Kröger net, wegnemen?

De **voorzitter**:

Hierover is een vraag van de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik probeer goed te luisteren naar mijn collega van D66. Wat mij verbaast, is dat hij zegt dat stikstof niet het probleem is. Nee, het probleem is pfas. Mag ik mijn collega van D66 eraan herinneren wie de grote veroorzaker van het probleem is? Dat is zijn eigen bewindspersoon van D66 die het pfas-probleem heeft veroorzaakt dat er nu voor zorgt dat er banen op de tocht staan, mensen met de kerst thuiszitten, wij miljardenclaims aan onze broek krijgen en projecten vertraagd zijn. Wat is daarop zijn antwoord?

De heer **Schonis** (D66):

Volgens mij begint het pfas-probleem met het feit dat wij steeds meer weten en dat wij erachter zijn gekomen dat grote industriële processen er kennelijk toe hebben geleid dat dit soort chemicaliën werkelijk waar overal in Nederland te vinden zijn. De minister voor Wonen en Milieu heeft heel erg goed het voorzorgsbeginsel toegepast en gezegd: ik ga een heel strenge norm opleggen om te bekijken of wij op basis van allerlei wetenschappelijk onderzoek later wellicht wat soepeler kunnen zijn. En ja, het is inderdaad heel vervelend en jammer dat op dat moment een aantal projecten dreigt stil te vallen en dat er vertraging ontstaat, maar onze gezondheid is natuurlijk onbetaalbaar. Daar moeten wij goede voorzorg voor in acht nemen.

De **voorzitter**:

Een laatste interruptie van de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ja, de laatste interruptie, voorzitter. Dit is knetter-, knetter-, knettergek. Het is knettergek als je zo'n norm van 0,1 microgram kiest. Dat betekent geen schop meer in de grond. Dat betekent dat D66 er verantwoordelijk voor is dat al die gezinnen nu met de kerst thuiszitten, gezellig bij de kerstboom. Dan moet u niet beginnen over gezondheid. 0,1

microgram is totale onzin en dat wist u. Dat wist u en dat had u van vandaag op morgen kunnen oplossen. Het is potverdorie de bewindspersoon van D66 die erover gaat. Per 1 oktober heeft u Nederland op slot gezet. Op 1 januari was er niets aan de hand. D66 heeft dit veroorzaakt. Die heeft ervoor gezorgd dat gezinnen met de kerst onder de boom zitten zonder baan. Wat gaat u daaraan doen?

De heer **Schonis** (D66):

Ik ga daar niks aan doen om de doodeenvoudige reden dat de minister al heeft aangekondigd dat er per 1 december een soepelere norm wordt ingevoerd die op basis van de nieuwste wetenschappelijke inzichten wel verantwoord is. Bij de PVV is de enige oplossing, bijvoorbeeld ook met stikstof, om een noodwet af te kondigen die erop neerkomt dat wij de wet de komende jaren maar even niet naleven en die de problemen alleen maar groter maakt. Nou, meneer Van Aalst, als dat de oplossing is voor Nederland, dan lust ik er nog wel een paar.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger heeft ook een vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb spijt dat ik de PVV geen vraag heb gesteld over pfas, want hij heeft de bodemwetgeving duidelijk niet begrepen.

Mijn vraag heeft betrekking op de ADC-toets. De heer Schonis zegt dat wij ervoor moeten zorgen dat alle alternatieven weer in beeld komen. Is hij dan ook van mening dat wij echt moeten kijken naar andere alternatieven en dat ook andere alternatieven en niet alleen asfalt op tafel liggen?

De heer **Schonis** (D66):

Het zal per MIRT-project uiteraard verschillen. Het RIVM heeft dit ook bevestigd in de brief die dit weekend onze kant op is gekomen. De oplossing zal ook per project anders kunnen zijn. Een ding staat als een paal boven water: op het moment dat je met een ADC-toets bij de rechter komt, zul je echt alle alternatieven in beeld moeten hebben gebracht, wil je keuze bij de rechter stand houden. Ik denk dat de minister er verstandig aan doet om een brede afweging te blijven maken waarbij een asfalt- en ov-oplossing of een gecombineerde oplossing of wat dan ook, op voorhand niet uitgesloten zou moeten worden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De minister is van plan om gewoon door te denderen met het tracébesluit A27. Dat is bij uitstek een situatie waarin er ook een alternatief mogelijk is zonder verbreding. Dit is een alternatief binnen de bak met een investering van honderden miljoenen in het ov. Is de heer Schonis het met GroenLinks eens dat we moeten zorgen dat ook de alternatieven binnen de bak echt onderzocht worden.

De heer **Schonis** (D66):

Het is een beetje een herhaling van zetten. Op het moment dat de minister hiermee door wenst te gaan, dan zal ze die ADC-toets zeer waarschijnlijk moeten doen. Zoals de stand van zaken nu is, zal ze die afweging van alternatieven breed moeten doen. Volgens mij kan ze op voorhand niets uitsluiten. Ik ben heel benieuwd naar het antwoord

van de minister.

De **voorzitter**:

De heer Schonis vervolgt zijn betoog.

De heer **Schonis** (D66):

Ik ben toe aan het rondje Nederland, dus iedereen kan zijn bingokaart erbij pakken. Ik zal in Utrecht beginnen, want daar waren we gebleven. Ik ben natuurlijk heel blij met het resultaat uit het bestuurlijk overleg. Via minister Van Nieuwenhuizen dank ik ook minister Van Veldhoven voor het vrijmaken van geld voor zowel de woningbouwopgave als het openbaar vervoer in de stad Utrecht. Ik heb er nog wel een vraag over. Kan de minister aangeven wanneer de MIRT-verkenning voor Utrecht Science Park wordt gestart? Dat blijkt nog niet duidelijk uit de brief van afgelopen week.

Als we toch over het openbaar vervoer spreken: wat goed dat het kabinet het initiatief van de Lelylijn eindelijk omarmt. Met de regio is afgesproken om een onderzoek te starten naar welke opgaven en ontwikkelingen er in de regio spelen die met de Lelylijn kunnen worden opgelost. Wanneer komen de resultaten? Meneer Laçin probeerde het eerste kwartaal van volgend jaar. Ik ben heel benieuwd of de minister dat waar kan maken. Ik heb hier nog wel een vraag bij. Is dit nu het officiële vooronderzoek voor het MIRT? Wordt daarbij ook gekeken naar de kans om die lijn gelijk door te trekken naar Duitsland, om er een internationale verbinding van te maken?

Voorzitter. Ik kom nu bij de andere kant van Nederland, maar voor mij wel wat dichterbij huis. Daar ligt ook een prachtige kans voor het doortrekken van een internationale spoorverbinding. De heer Ziengs hintte daar al op. Inderdaad, dat is de spoorlijn Terneuzen-Gent of Gent-Terneuzen. Het is maar van welke kant je het bekijkt. Door de Nederlandse en Vlaamse partners zijn onderzoeken uitgevoerd die hebben aangetoond dat de aanleg van het ontbrekende spoorstuk Axel-Zelzate de positie van de Zeeuwse en Gentse havens geweldig kan versterken. Hier ligt ook nog eens een kans om met een nieuwe passagierslijn een belangrijke impuls te creëren voor de krimpregio Zeeuws-Vlaanderen. Hoe snel leidt de door de minister genoemde adaptieve strategie tot een besluit in het MIRT? In de brief is dat een beetje cryptisch omschreven. Kan een positieve uitkomst van de onderzoeken volgend jaar al tot een MIRT-status leiden?

Goed om te horen dat ook de multimodale knoop bij Schiphol wordt aangepakt. Ook hier heb ik nog een vraag over, in het verlengde van de vraag van de heer Ziengs. Het doortrekken van de Amsterdamse Noord-Zuidlijn naar Schiphol is wel besproken tijdens de bestuurlijke overleggen van afgelopen week, zo heb ik begrepen. Mij is verteld dat de regio de helft van de kosten voor zijn rekening wil nemen. Kan de minister aangeven waarom er tijdens deze MIRT-ronde nog niet verder over gesproken is met de regio? Ik mis de opwaardering van station Amsterdam Lelylaan, die niet meer terugkomt in de MIRT-afspraken. Vorig jaar was daar nog wel sprake van. Ik ben benieuwd wat de stand van zaken daar is.

Wat het spoor betreft, heb ik nog een laatste punt een beetje in navolging van het Toekomstbeeld OV 2040. ProRail voert op dit moment de ambitie uit om de stations voor iedereen, dus ook voor mindervaliden, toegankelijk te maken. Die ambitie is natuurlijk prima, maar kan hier wat meer vaart achter worden gezet? Wanneer wordt bijvoorbeeld

station Leidschendam-Voorburg eindelijk rolstoeltoegankelijk gemaakt? Dat is het laatste station van de Randstad-lichttrail dat dit nog niet is.

Als laatste punt van het ov wil ik nog het punt van meneer Amhaouch benadrukken. Ik doel dan op zijn motie samen met de heer Paternotte ingediend over de wisselende tijden van universiteiten. Wanneer kunnen we de plannen van aanpak voor de andere regio's, zoals de regio Nijmegen, tegemoet zien?

Dan kom ik te spreken over asfaltprojecten. In tegenstelling tot wat vaak wordt gedacht, is D66 helemaal niet tegen asfalt, zeker niet als daar een fiets of een bus overheen rijdt. Dan denk ik als eerste aan de brug bij Rotterdam. In de MIRT-gesprekken is een overleg gevoerd over de koppeling tussen de asfaltbrug en een ov-verbinding binnen de stad, de stadsbrug. Ik ben benieuwd naar de stand van zaken, maar ben positiever dan de heer Dijkstra, die hier blijkbaar wat andere gevoelens bij had. In het Klimaatakkoord is namelijk ook de afspraak gemaakt dat we bij MIRT-projecten kijken naar meekoppelkansen voor de fiets, de Tour de Force. Hoe pakt de minister deze kansen op, bijvoorbeeld de meekoppelkans bij de renovatie van de Van Brienenoordbrug in Rotterdam om het fietspad daar te verbeteren?

Tijdens de begrotingsbehandeling van IenW vroeg ik ook al naar de fietssnelweg Haarlem-Amsterdam-Utrecht. Dit is bij uitstek een route waarmee we mensen uit de file op de fiets kunnen krijgen. De minister zou hier vandaag op terugkomen, dus ik ben heel benieuwd naar de stand van zaken. Tot slot noem ik nog de Paddepoelsterbrug in Groningen. Dit is nog steeds een ontbrekende schakel in het Pieterpad. Wanneer kan de minister meer duidelijkheid geven over wanneer die brug terugkomt?

Dan het anders betalen van het gebruik van onze automobieliteit, oftewel het rekeningrijden. Deze week pas, dus ruim twee jaar na de afspraken in het regeerakkoord, kreeg de Kamer het bericht van de minister over de plannen met de Mobiliteitsalliantie. Ik heb begrepen dat er twee pilotprojecten worden gestart. Het is een rollende agenda, maar heeft de minister ook gesproken met de regio Amsterdam, zoals ik haar eerder heb gevraagd, om te kijken of daar een pilot gestart kan worden?

Om bij die regio te blijven, ga ik ook even in op de bomenkap bij de A9 Ouder-Amstel. Het is toch te gek voor woorden als je in deze tijd van een Klimaatakkoord bomen gaat kappen voor een nieuw benzinstation? Ik ben heel benieuwd hoe de minister daar inmiddels tegen aankijkt. We hebben ook een herplantplicht voor bomen in dit land. Ik ben benieuwd of die goed gemonitord wordt als het gaat om onze rijksprojecten. Is het mogelijk om daar een actieve monitoring voor op te starten?

Ik ga afronden. Dit was het laatste rondje MIRT-projecten oude stijl. Hopelijk hoeven we volgend jaar niet meer al die lijstjes af te lopen, maar ook voor alle mensen in de zaal: mijzelf en de collega's kennende denk ik dat de ANWB-bingokaart volgend jaar nog wel gebruikt kan worden.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook hartelijk dank. Het woord is aan de heer Moorlag van de PvdA.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Voorzitter. De centrale vraag is: kunnen we wel rechtdoor gaan met het MIRT of moeten we een afslag gaan nemen? Als ik de "Schets Mobiliteit naar 2014: veilig, robuust, duurzaam" lees, dan moet ik geloven dat we met het MIRT gewoon met oogkleppen op rechtdoor gaan. Er staat letterlijk in: we zetten daarom richting 2040 in op uitvoering van het huidige MIRT-programma. Is dat nog wel houdbaar? Het spoorwegennet van Nederland is het drukst bereden spoorwegennet in Europa. We hebben geen fatsoenlijke hogesnelheidsverbindingen. We weten dat het zeker tien tot twintig jaar kost om hogesnelheidsverbindingen aan te leggen. Wij weten dat we goede alternatieven moeten gaan bieden voor het vliegverkeer. Het aantal vliegbewegingen is in acht, negen jaar tijd gestegen van 50 miljoen naar 80 miljoen. We hebben een Klimaatakkoord. We moeten 8 miljard kilometer minder met de auto gaan rijden. Hoe gaat de minister dat doen? Kun je wel rechtdoor blijven gaan met het MIRT? Moet je niet een aantal afslagen gaan nemen? In de vraag ligt het antwoord ook al besloten: de PvdA vindt dat we een andere koers moeten gaan varen. We moeten een afslag gaan nemen als we ons mobiliteitssysteem werkelijk willen gaan vergroenen. Als dit kabinet werkelijk het meest groene kabinet ooit wil zijn, moeten we niet rechtdoor gaan op zwarte asfaltbanen en op grijs beton. Dan moeten we echt een keuze maken voor systeem- en schaa sprongen.

Voorzitter. Ik begin met het treinverkeer. Ik was zeer blij met de motie van de heren Amhaouch en Schonis, die zegt dat er een innovatiever systeem moet komen met hogesnelheidsverbindingen als alternatief voor het vliegverkeer. Hoe gaat de minister uitvoering geven aan die motie? Moet je de ruimtelijke reserveringen niet alvast opnemen in de NOVI? In ons ruimtelijk beleid zullen we echt ruimte moeten maken voor hogesnelheidsverbindingen die gescheiden zijn van het binnenlandse treinverkeer. De NOVI zit nu in het ontwerpproces. Ik heb deze vraag in dat kader gesteld, maar daarbij werd verwezen naar dit overleg. Ik stel de vraag nu dus maar hier. We hebben te maken met het gegeven dat door de uitspraak van de Raad van State op basis van onze wetgeving — dat zeg ik er nadrukkelijk bij — een heleboel projecten tot stilstand komen of vertraagd worden. De vraag is of wij een aantal andere projecten kunnen versnellen. Met name investeringen in het fietsverkeer zijn uitermate rendabel. Een euro daar levert vier of vijf keer meer effect op dan investeringen in de traditionele asfalt- en betonprojecten. Er is recent een onderzoek uitgebracht door TU Delft over investeringen in het fietsverkeer. Kan de minister een appreciatie geven van dat onderzoek en kan zij dat schip gaan verleggen?

Voorzitter: Ziengs

De heer **Moorlag** (PvdA):

Een verandering die er ook aan komt, is het Wiebes-fonds of het Hoekstra-fonds of het Wiebes/Hoekstra-fonds of het Hoekstra/Wiebes-fonds. Daar schijnt wat gekibbel over te zijn. Dat past wel een beetje in het beeld van het kabinet. Het is toch wat kibbelend, wat keuvelend en wat kabbelend. Ik wil echt een versnelling. Mijn vraag aan de minister is: in hoeverre gaat zij een claim op dat fonds leggen om echt structurele investeringen te doen die ons mobiliteitssysteem beter en robuuster maken? Is zij bijvoorbeeld bereid om daar een agenda voor te maken? De mobiliteitsalliantie en ook de NOVI-alliantie hebben heel goede ideeën over hoe je uit die oude groef van het MIRT kunt komen en hoe je meer integraal verstedelijkings- en mobiliteitssystemen kunt ontwikkelen. Ik vraag de

minister of zij uit die denktrant wil komen — en ik gebruik nu een term die ik zelf ooit bij Rijkswaterstaat heb opgedaan. Daar werd gesproken over spoorvorming in het denken en dat je telkens maar in dezelfde groef blijft hangen, in dit geval de MIRT-groef. Mijn vraag aan de minister is of zij bereid is het pad van de spoorvorming te verlaten en een andere weg in te slaan.

Het is maar de vraag of een aantal projecten echt zo onverkort kan doorgaan. De collega's hebben daarover gesproken. Ik kijk met name naar het project A27 Amelisweerd bij Utrecht. Moet daar niet worden gekeken naar serieuze alternatieven? Moet je het maar laten aankomen op een ADC-toets bij de rechter of moet je er van tevoren een heel goede scan op doen? Is de minister bereid om die te verrichten en de uitkomsten daarvan te delen met de Kamer?

Bij de treinverbindingen heeft een aantal collega's al gesproken over de Lelylijn. De staatssecretaris heeft in het verleden gezegd: ach, misschien kun je dat wel met een bus doen. In een modern mobiliteitsbeleid zitten wij niet te wachten op een FlixBus. Dat systeem is al in Europa uitgerold. We zitten ook niet te wachten op het optimaliseren van het bestaande spoor. Natuurlijk moet dat wel gebeuren, maar dat is geen oplossing op de lange termijn. Die optimalisatie heeft al plaatsgevonden. Ik ben vanmorgen via de Hanzelijn naar Den Haag gereden. De reistijd daarvan is vier minuten langer dan wanneer ik over het 130, 140, 150 jaar oude tracé over de Veluwe ga. Er moet echt een nieuwe corridor komen in oostelijke richting, maar ook in zuidoostelijke richting. De collega's spraken al over de knelpunten bij Aken.

Voorzitter. Ik ga in op een aantal specifieke zaken. Het is niet helemaal een rondje Nederland. Laat ik eens beginnen bij Heerenveen. Daar is grote zorg of de mensen bij grote schaatsevenementen goed bij het stadion kunnen komen. Kan de intercity daar niet een stop maken als er sprake is van grote evenementen, zes of acht keer per jaar? Schaatsen is onze nationale trots. Dat scherpe steentje zou toch uit de schoen van Heerenveen verwijderd moeten worden.

In de ontwikkeling van de bereikbaarheid van de kop van Noord-Holland worden goede stappen gezet. De vooruitzichten op wegenverdubbelingen zijn echt heel goed. Mijn vraag aan de minister is of zij ook wil kijken of het openbaar vervoer verbeterd kan worden. Er worden nog flink wat woningen gebouwd en het is zonde als de mensen worden verleid om in de auto te stappen als we ze liever in het openbaar vervoer hebben.

De vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1 is afgerond, maar we hebben nog altijd het knelpunt van de sluis bij Delfzijl. Wil de minister kijken wat het verbreden van de sluis bijdraagt aan het florerend maken van alle investeringen die er zijn gedaan in het breder maken van het kanaal? Kan de Paddepoelsterbrug dan ook worden aangepakt? Het is maar een kruimelproject, maar eerlijk gezegd vind ik het gewoon een bloody shame. Een schip vaart de brug eruit. Het ministerie strijkt de verzekeringspenningen op. Ik neem althans aan dat de schade op de schipper is ... Ik weet niet of de aansprakelijkheid wel bij de schipper lag, maar los daarvan: je hebt een potje voor ongelukjes. Vervolgens laat je het geld in die pot zitten en dan denk je: als we maar lang genoeg wachten, dan zijn de mensen die brug wel vergeten. Ik vind dat je niet op zo'n cynische wijze met bewoners kan omgaan. Het gaat niet om massieve reizigersstromen, maar op dat punt

moet er echt wat gebeuren.

De **voorzitter**:

Ik geef even de waarschuwing af dat u in de minuten van de tweede termijn begint te geraken.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Oké. Dan nog één vraag, voorzitter, over het oplossen van de PAS-problematiek. Kunnen extra middelen worden aangewend voor de ontsnipperingsopgave, die ook deel uitmaakt van het MIRT?

De rest bewaar ik voor de tweede termijn. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Stoffer. Ik zie mevrouw Van der Graaf kijken, maar dit is de volgorde. Die is zo bepaald. Ik vraag het nog even voor de zekerheid: is dat correct? Mij blijkt nu dat de ChristenUnie eerst mag en dan de heer Stoffer. Neem me niet kwalijk.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter, ik wil ook wel namens de ChristenUnie spreken, hoor. Dan doe ik ze allebei tegelijk.

De **voorzitter**:

Dat vermoedde ik al. Ik denk dat ik ook wel ongeveer weet wat de bijdrage dan is. Nee. Excuses aan mevrouw Van der Graaf. Ik keek op het verkeerde lijstje.

Het woord is aan mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dank u wel, meneer de voorzitter, voor het woord.

Meneer de voorzitter. We staan voor hele nieuwe uitdagingen en we zijn geconfronteerd met de uitspraak van de Raad van State over de stikstofproblematiek en met de problematiek rondom pfas.

Voorzitter: Agnes Mulder

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

De minister heeft ons een brief gestuurd over de consequenties hiervan voor de MIRT-projecten. Ik begin daarmee.

De minister heeft zeven wegprojecten extra stikstofruimte gegeven, opdat deze door kunnen gaan. Ik vraag de minister hoe het nu zit met het spoor. Wat gaat de minister doen om vertraging van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer te voorkomen? Ik heb de zeven wegprojecten die door kunnen gaan even naast het Toekomstbeeld OV gelegd. Mijn conclusie is dat er bij elk van die zeven wegprojecten ook een knelpunt zit op het spoor. Een aantal van die knelpunten zie ik terug in de MIRT-brief. Neem de Ring Utrecht. Het is mooi dat voor het spoor wordt gekeken naar een nieuw station bij

Utrecht-Koningsweg en dat daarvoor geld is gereserveerd. In het Toekomstbeeld OV staat echter dat er meer nodig is om de groei van het aantal reizigers op te vangen en om meer snelle ICE's naar Duitsland mogelijk te maken. Gaat de minister in de MIRT-verkenning bijvoorbeeld ook kijken naar de spoorverdubbeling tussen Utrecht en Veenendaal?

Een van de andere projecten is het knooppunt Hoevelaken, maar het spoor rondom Amersfoort is ook een knelpunt. De A6 tussen Almere en Lelystad wordt verbreed, maar ik lees nog niets over de noodzakelijke verdubbeling van het spoor in Almere om zo meer treinen te kunnen laten rijden in de Randstad en tegelijk de reistijd naar Noord-Nederland te verkorten. Wanneer starten de MIRT-verkenningen naar deze spoorprojecten en nog een hele reeks andere projecten die noodzakelijk zijn volgens het Toekomstbeeld OV?

Zo vraag ik ook naar de brug bij Ravenstein. Daar heb ik vorig jaar ook naar gevraagd. Een verdubbeling van die brug is nodig om meer treinen te kunnen laten rijden tussen Noord-Brabant en Gelderland. Is de minister bereid om ook daar een MIRT-onderzoek voor te starten? Graag een reactie.

Voorzitter. Op meerdere spoorlijnen zijn er problemen met de fundering, vorig jaar bij Zwolle-Kampen en nu bij Leiden-Utrecht. Het speelt op meer plaatsen. Het is goed dat nu breed onderzoek wordt gedaan, maar wij vinden het teleurstellend dat de uitkomst is dat het nemen van een besluit over een echte intercity tussen Leiden en Utrecht weer drie jaar wordt doorgeschoven. De regio krijgt alleen een spitspendel. Is de minister bereid om te kiezen voor een versnelde intercityvariant? Is zij bereid de fundering van het spoor toekomstvast te maken en daarover volgend jaar een besluit te nemen?

Dan het grensoverschrijdende spoorvervoer. Ik noem hierbij heel specifiek België. Reizigers geven aan dat zij enorme wachttijden hebben. Ik heb er zelf ook wat ervaring mee: 20 minuten op de lijn van Roosendaal naar Antwerpen, 64 minuten als je met de Intercity direct naar Brussel wilt reizen. Dat zijn geen tijden. Ook de problemen bij Maastricht en Luik zijn bekend. Het is mooi dat de reistijd naar Berlijn in 2024 mogelijk een halfuur korter wordt, maar al jaren wordt reizigers een tweede trein beloofd naar Roosendaal en Antwerpen. Waarom moet dat nou zo lang duren? Kan de minister alles op alles zetten om ervoor te zorgen dat die tweede trein uiterlijk in december 2020 rijdt? En wat is de stand van zaken bij de drielandentrein, die nog steeds maar een tweelandentrein is? Technisch is er geen enkel probleem; die trein kan morgen van Maastricht naar Luik rijden. Hoelang gaat het nog duren? Ik roep de minister op om met haar Belgische ambtgenoot in overleg te gaan en oplossingen voor de reizigers te zoeken.

In het regeerakkoord staat dat we gaan werken aan verhoging van de spanning op de bovenleiding naar 3 kV. Dat zorgt ervoor dat treinen sneller kunnen optrekken en sneller kunnen rijden, en het vergroot de capaciteit op het spoor. Het is ook nog eens duurzamer, want het bespaart veel energie en is dus beter voor het klimaat. Welke stappen gaat de minister het komende jaar zetten om dit te realiseren? Graag een reactie.

Voorzitter. Ik heb vorig jaar een motie ingediend om de systematiek van de NMCA te

verbeteren. Kan de minister een toelichting geven op de stand van zaken daarvan? Ook diende ik de afgelopen twee jaar moties in over de sluizen bij Kornwerderzand. De afgelopen zomer, toen ik met zwangerschapsverlof was, kwam uiteindelijk het besluit dat ook het Rijk daar flink aan gaat bijdragen. Hartstikke mooi, maar wanneer wordt die bestuursovereenkomst gesloten? Wat ons betreft moet dat zo snel mogelijk.

Voorzitter. Ik vraag aandacht voor verkeersveiligheid. Voor het eerst in jaren zien we het aantal verkeersslachtoffers toenemen. Ik vraag hierbij specifiek aandacht voor de verkeersveiligheid rondom scholen. Navigatieapps sturen ons nu langs de snelste of de kortste route, maar houden daarbij geen rekening met het gebruik van een weg, of het een kleine straat is of een straat waar een school aan staat. Ik wil graag dat navigatieapps ons niet langer langs dat soort straten sturen, omdat het dan veel te druk wordt bij die scholen, helemaal als ouders hun kinderen daar gaan ophalen. Is de minister bereid om, net als haar Belgische collega, in gesprek te gaan met de makers van die navigatiesystemen en die apps om hierover afspraken te maken?

Ik kom ook op het punt geluidsoverlast. Ik vraag daar al een aantal jaren aandacht voor. We zien knelpunten onder andere bij de A28 Harderwijk en de A20 Maassluis. Ook de snelheidsverlaging op de snelwegen als gevolg van de stikstofuitspraak heeft daar mogelijk consequenties voor. Ik wil graag vragen of de minister bereid is om een nieuw onderzoek te doen naar de geluidsoverlast op alle snelwegen en deze knelpunten daarbij specifiek mee te nemen.

Voorzitter. Het is belangrijk dat wij het onderhoud van onze bruggen en sluizen goed op orde hebben. De minister heeft ons daarover een brief gestuurd, waarin staat dat zij daarvoor 30 miljoen extra uittrekt. Dat is nog niet de 400 miljoen die de Algemene Rekenkamer nodig acht, maar wel belangrijk voor de hoogst noodzakelijke aanpassingen. Hoe komt de minister tot een prioritering van de gekozen projecten?

Met betrekking tot de fiets wil ik graag aandacht vragen voor de F35, een fietssnelweg tussen Nijverdal en de Duitse grens. Ik hoop op verdere stappen in de realisatie van het complete traject. Graag een reactie van de minister.

Voor de N35 sluit ik aan bij de woorden van het CDA.

Voorzitter. Ik vind het heel erg belangrijk dat de toegankelijkheid van de treinen en stations wordt geregeld. Ik sluit aan bij de woorden van D66. Ik was geschokt toen ik een bericht las van een jongen met een rolstoel die bij drukte tegen zijn wil door reizigers de trein werd uitgezet. Dat is echt onacceptabel.

Voorzitter. Hoeveel spreektijd heb ik nog?

De voorzitter:

U bent er al overheen. U heeft drie minuten voor de tweede termijn. U zit nu op 5.18. Stel dat u denkt: twee minuten voor de tweede termijn is voldoende. Anders krijgt u nu bij dezen een vraag van een van de collega's, maar hij is al door zijn vragen heen. O nee, hij mag er nog een.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Die heb ik speciaal bewaard voor de ChristenUnie. Ik hoor graag nog iets meer detail over de N35. Hoe ziet u dat voor zich? Ik heb zelf voorgesteld om te bekijken of je de weg cadeau kunt doen. Hoe komen wij uit die impasse? Ik hoorde u spreken over de N35 en u bent er ook bij betrokken. Is het ook geen idee om er een F35 naast te leggen waardoor we inderdaad ook een alternatief hebben? Het mag ook een vliegtuig zijn, maar in dit geval een fietspad F35.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Als de heer Dijkstra goed had geluisterd, had hij gehoord dat ik zojuist heb gepleit voor dat fietspad. Ik denk dat het goed is dat daar een fietssnelweg komt. De ChristenUnie ziet niet zo heel veel in het plan van de VVD om de N35 dan maar over de schutting te gooien. Ik denk eerlijk gezegd dat het Rijk daar nog weleens duurder mee uit zou kunnen zijn. Het lijkt me niet echt een optie. Ik vind het belangrijk dat nu met de regio goed wordt overlegd over de vraag hoe we verder stappen kunnen zetten. Ik ben er een tijdje geleden nog weer overheen gereden. Mariënhoeve is echt een knelpunt en ik zie echt risico's voor de verkeersveiligheid. Daarom is het belangrijk dat wij hier stappen gaan zetten.

Voorzitter. Ik wil graag nog kort twee punten aanstippen. Ik pak dan in tweede termijn wat breder uit. De ChristenUnie vindt het heel belangrijk dat we die snelle verbinding naar Noord-Nederland gaan realiseren. Er ligt ook nog een motie-Van der Graaf/Ziengs die Kamerbreed is ondersteund. Die zegt dat deze verbinding een prioriteit moet worden in het Toekomstbeeld OV. In het nieuwe fonds dat eraan komt, moet dit absoluut een plek krijgen. Wij sluiten ons aan bij de collega's die hebben gepleit voor een haalbaarheidsonderzoek naar de Lelylijn. Ik vraag ook aan de minister om het onderzoek dat voortvloeit uit deze motie, naar een snelheidswinst van 30 minuten, te realiseren. Ik zou daar erg blij mee zijn, want dan was ik hier denk ik vanmorgen op tijd geweest. Maar ik vraag mij ook af of het mogelijk is om de investeringen in het spoor naar voren te halen, nu we weten dat de NS al in 2023 met snellere treinen kan gaan rijden.

Voorzitter. Ik pleit hier voor een haalbaarheidsonderzoek naar de Nedersaksenlijn; een lijn langs de oostelijke grens van Nederland tussen Enschede en Groningen via Coevorden en Emmen. Die is belangrijk voor de reizigers, voor het personenvervoer, maar ook voor het goederenvervoer. Is de minister bereid om hier een haalbaarheidsonderzoek naar te doen?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Dan gaan we nu naar mevrouw Van Esch van de Partij voor de Dieren.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Dank u, voorzitter. Je hebt klimaatsceptici, en je hebt asfaltdrammers. Dat zijn mensen die tegen alle rapporten en inzichten uit de wetenschap in blijven drammen dat we dingen moeten doen die we al een paar decennia te lang doen, namelijk: meer asfalt, meer rijstroken, meer auto. En zij blijven dan geloven dat dit de oplossing is. Gisteren bevestigde de directeur van het Europees Milieuagentschap bij Buitenhof nogmaals dat dit niet werkt. Zijn citaat was dan ook: "Je kunt je kop in het zand steken en zeggen we

gaan lekker door doen en wat morrelen in de marge, we gaan van 130 naar 100 en dan komen we er wel uit. Maar we gaan er op die manier niet uitkomen."

Vandaag bespreken we het gehele MIRT, maar de Partij voor de Dieren zal in de minuten die we hebben vooral ingaan op de asfaltprojecten die deze minister ondanks de stikstofcrisis en ondanks de klimaatcrisis wil doordrammen. Daarom stellen wij een hoop vragen aan de minister. Gelukkig is een deel van mijn vragen ook al gesteld door GroenLinks, de SP, D66 en de Partij van de Arbeid, maar wat ons betreft is het goed om ze nogmaals, ook door ons, gewoon te blijven herhalen.

Die snelheid gaat nu omlaag; ook daar is de Partij voor de Dieren blij om. Wij hopen dat dit de doorstroming op de wegen zal verbeteren. Waarschijnlijk zal dit ook zo zijn. Dus, moet er niet eerst opnieuw worden onderzocht of de wegverbredingen, die miljarden aan belastinggeld kosten, wel nodig zijn? Is de minister daartoe bereid? Geldt niet voor alle projecten dat er een geheel nieuwe situatie ontstaat nu de snelheid overdag tientallen kilometers per uur lager is?

De minister geeft ook aan dat projecten door een vertraging van jaren soms wel tientallen miljoenen duurder gaan worden. Is zij het dan ook met ons eens dat het goed is om opnieuw te onderzoeken of er geen gunstige alternatieven zijn en of de destijds opgestelde kosten-batenanalyse nog wel standhoudt? Dat is zeker de vraag nu afgelopen week ook weer het rapport verscheen waarin we zagen dat het vele malen gunstiger is om een fiets of het ov te pakken en daar dan ook in te investeren in plaats van constant maar te investeren in asfalt. Hoe is de minister er dan toch toe gekomen om die beperkte stikstofruimte die nu wordt vrijgemaakt te besteden aan deze zeven asfaltprojecten? Hoe stellig is de minister dat deze projecten nu wel kunnen doorgaan? Volgens de MOB — de milieuclub die de regering terecht heeft gewezen — gaan deze projecten namelijk, net als de PAS, geen standhouden. Wat is de analyse van de minister? En wordt het niet eens tijd om echt te gaan luisteren naar de milieujuristen die het bij het rechte eind hebben?

Klopt het dat de minister de verbreding van de A6, vlak langs Natura 2000-gebied, doorzet om vliegveld Lelystad te faciliteren? Dat is toch echt het meest fossiele besluit mogelijk: snelwegen verbreden om meer mensen bij de nog te openen luchthaven te laten komen, alsof er geen klimaatcrisis bestaat. Dan kun je jezelf toch absoluut geen groen kabinet meer noemen?

Van alle kanten schreeuwt de huidige situatie erom dat het MIRT wordt opgebroken: stoppen met asfalt en radicaal gaan investeren in echt duurzaam openbaar vervoer. Maar nee, deze minister zet erop in om een noodoplossing, zelfs een ADC-toets, voor alle projecten te gaan inzetten. Het moet en zal doorgaan. En als zelfs die noodknop niet werkt, dan wil zij naar de Europese Commissie. Kan zij toelichten wat zij daar dan gaat vragen? Gaat zij daarheen om, net als alle andere eerdere Nederlandse bewindspersonen die kwamen vragen of ze de natuur mochten vernielen, een luid nee te horen te krijgen? De besluiten die dit kabinet nu neemt, kunnen echt niet meer en zijn wat ons betreft van een periode die al decennia achter ons zou moeten liggen. Ze zijn van tijden waarin de VVD voor het opnemen van het recht op automobilititeit in de Grondwet was. Nu is het tijd voor radicale investeringen in ov en fiets; geen verbreding en bomenkap bij Amelisweerd en geen 10.000 bomen kappen bij Ouderkerk aan de

Amstel voor dat tankstation. Ik sluit me dan ook van harte aan bij de opmerkingen van GroenLinks, de SP en D66. Het is ongelofelijk dat we daarvoor 10.000 bomen zouden kappen. Erken gewoon dat elke boom nodig is in de strijd tegen de klimaatverandering. Laten we daar nou eens echt naar gaan handelen.

Ik ben aan het einde van mijn betoog gekomen. Ik wil mij nog aansluiten bij de opmerking over de intercity naar Aken. Er was een hartstochtelijk pleidooi van de burgemeester van Heerlen daarover. Wij kunnen ons van harte aansluiten bij de opmerkingen die daarover zijn gemaakt. Wij sluiten ons dan ook graag aan bij de motie die daarover volgens mij in de maak is. Ook bij de opmerking over Lelylaan sluiten wij ons van harte aan. Het lijkt ons zeer goed om daar zo snel mogelijk naar te kijken.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook van harte bedankt. Dan is nu het woord aan de heer Stoffer van de SGP.

De heer Stoffer (SGP):

Dank, voorzitter. Ik geef bij voorbaat aan dat ik een beetje tijd ga opsouperen van mijn tweede termijn. Dan weet u dat, voorzitter. Als ik bij de zes ben, dan kapt u mij natuurlijk sowieso af.

Ik begin met het positieve nieuws en dat betreft de Lelylijn. Ik vind het echt heel goed dat de minister verder onderzoek wil doen naar een snellere verbinding tussen de noordelijke provincies en de Randstad via de Lelylijn. Wellicht kan het ook de woningbouwopgave in de Randstad wat verminderen.

Daarmee kom ik ook tot het einde van mijn positieve bijdrage en ga ik over tot de rest. Maar troost u, het blijft redelijk constructief. Wat dat betreft hoeft u zich niet al te grote zorgen te maken, maar ik doe dat wel over de gevolgen van de stikstofuitspraak. Er was al sprake van onderuitputting en van kasschuiven richting de toekomst, maar we zullen nu nog meer vooruit moeten schuiven. De boeggolf aan infrastructuurprojecten wordt zo nog groter. Wat betekent dat voor de uitvoering? We hebben al die projecten juist heel hard nodig om de fileproblematiek te lijf te gaan. Juist files veroorzaken extra stikstofemissies. Wat dat betreft zouden we niet moeten willen vertragen, maar juist moeten versnellen. Hierbij denk ik aan projecten die volgens de Economische Wegwijzer hard nodig zijn, zoals de verbreding van de A4 tussen Den Haag en Burgerveen en de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem.

Voorzitter. Ook de aanpak van het knooppunt Hoevelaken gaat flink in de vertraging. Het knooppunt A1/A30 wordt gelukkig ook op de schop genomen, maar als je wat verder kijkt, dan blijkt dat het traject Barneveld-Apeldoorn nog buiten beeld is. Als je dat traject op je laat inwerken, dan zie je dat dit straks de zwakke schakel wordt. Niet voor niets staat dit traject op één in het pleidooi van de transportorganisaties voor nieuwe actie. In het verlengde daarvan begrijp ik niet waarom er bij Barneveld-Noord geen permanent of tijdelijk intercitystation wordt gerealiseerd. Een gemeente met een inwonersaantal van zo'n 60.000 groeiend naar 70.000 zou toch gewoon een fatsoenlijk intercitystation moeten hebben? Daarnaast biedt het een enorme kans om de files op het traject dat ik zojuist benoemde te verminderen. Mijn vraag aan de minister is dus of ze niet alsnog

bereid is hiernaar een gedegen verkenning te doen en te kijken welke mogelijkheden er wel zijn voor een intercitystation bij Barneveld.

Voorzitter. De N35 is volop aan de orde geweest, maar ik denk dat we kunnen constateren dat het nog steeds niet goed gaat. De aanbesteding voor het traject Wierden-Nijverdal is uitgesteld. Er ligt gewoon nog geen plan voor het traject tussen Nijverdal en Wijthmen, terwijl de dwarskijtoets van Rijkswaterstaat alle reden geeft om ook dit traject, deze belangrijke verkeersader in Oost-Nederland, aan te pakken. Een deel ervan wordt vierbaansweg, maar het is daarnaast een weg met verkeerslichten, onder meer bij het dorp Mariënheem, wat mijn buurvrouw al noemde. Overijssel wil zelf een flink steentje bijdragen en voorfinancieren. Dat is heel mooi. Overijssel pleit ook voor een adaptieve aanpak. De SGP vraagt de minister om vaart te maken met het onderzoek naar en de aanpak van de N35. Wat ons betreft gebeurt dat niet als cadeau voor Overijssel, want dat betekent dat alle nasleep met onderhoud enzovoort op het bordje van de Overijsselaren komt te liggen, en volgens mij hebben zij net zoveel recht op rijksgeld als mensen uit Zuid-Holland en Utrecht en ga zo maar door.

Voorzitter. Dan de modal shift naar de binnenvaart. Ondanks de mooie woorden over de modal shift van goederenvervoer over de weg naar goederenvervoer via binnenvaart en het water komt daar weinig van terecht. Op basis van het recente Mobiliteitsbeeld constateer ik dat het aandeel goederenvervoer over de weg zelfs is toegenomen. In de Schets Mobiliteit naar 2040 verwijst de minister naar de Goederenvervoeragenda. In die Goederenvervoeragenda worden actieprogramma's aangekondigd. En in de actieprogramma's volgt dan zeker weer de aankondiging van een uitvoeringsagenda. Ja, zo blijven we doorverwijzen. Waar wil de minister echt naartoe? Welk punt op de horizon gaan we zetten?

In het Europese witboek transport staat dat in 2030 30% van het goederenvervoer dat nu over langere afstand over de weg plaatsvindt, per spoor of over het water zou moeten gaan plaatsvinden. Mijn vraag is of de minister die ambitie overneemt. Daarmee zet ik in ieder geval ook onze stip ...

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, is er nog een vraag van mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik ken de SGP als een partij die een groot hart heeft voor de binnenvaart. Ik had zojuist niet meer de gelegenheid om een vraag aan de minister stellen, maar ik vroeg mij af of de SGP dezelfde vraag misschien heeft.

(Hilariteit)

De heer Stoffer (SGP):

Nu ben ik benieuwd of ik ook mede namens de ChristenUnie mag spreken.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

De heer Stoffer weet wellicht dat er in 2016 een motie in de Kamer is aangenomen waarin staat dat er meer moet worden geïnvesteerd in een betere sluisbediening,

ligplaatsen en afloopvoorzieningen. Tot nu toe is daar nauwelijks beweging in gekomen. Ik weet dat dit met name in de Drechtsteden echt een vraagstuk is. Er zijn daar ook concrete projecten. Is de heer Stoffer van de SGP ook zo benieuwd wat de minister hieraan gaat doen, zo vraag ik hem.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dit vind ik echt een ontzettend goede vraag. Het antwoord komt gelijk binnen bij de minister, begrijp ik, maar ik zou deze vraag graag samen met mevrouw Van der Graaf willen voorleggen aan de minister. Daarop aansluitend zou ik haar willen vragen of ze ook nog wil investeren in binnenlandse overslagpunten.

Voorzitter. Dan het vervolg van mijn betoog. Een project dat zal bijdragen aan de modal shift is een goede spoorverbinding tussen Terneuzen en Gent. Het mkb is heel positief. Wil de minister dit project samen met België en Zeeland voortvarend oppakken?

De Maascorridor is een van de slagaders voor de binnenvaart. De binnenvaart klaagt over de betrouwbaarheid. Dat ligt in het verlengde van de vraag die ik zojuist heb neergelegd. In dat kader zou ik ook het aan de slag gaan met de sluis Weurt nog willen benoemen. Een grote zwakke schakel die ik ook nog even concreet wil benoemen, is de sluis bij Grave. Het Centraal Overleg Vaarwegen pleit voor het vergroten van de capaciteit. Wil de minister ook dat meenemen?

Dan de ov-overstappunten. CE Delft wijst in een recent rapport over een duurzame stedelijke bereikbaarheid op de grote bereikbaarheidswinsten die nog mogelijk zijn met relatief kleine investeringen in het ov en de fiets. Wil de minister deze handschoen samen met de regionale overheden oppakken? Ik zie kansen voor meer overstappunten van de auto op het ov.

De **voorzitter**:

Wilt u nog een halve minuut overhouden voor de tweede termijn?

De heer **Stoffer** (SGP):

Nee, ik ga hem gewoon volmaken.

De **voorzitter**:

Helemaal goed.

De heer **Stoffer** (SGP):

In de uitgebreide brieven naar aanleiding van de Bestuurlijke Overleggen MIRT lees ik daar nauwelijks wat over. Mijn vraag is wat we daarvan kunnen verwachten. Ik zou zeggen: maak daar werk van.

Dan de laatste twintig seconden. De minister zet zich in voor het realiseren van 800 nieuwe beveiligde parkeerplaatsen voor truckers, maar er is behoefte aan 2.500 plaatsen. Ik heb begrepen dat Brussel 20 miljoen beschikbaar stelt. Gaat de minister hiervan profiteren, zodat we in Nederland meer parkeerplaatsen kunnen realiseren?

Hier laat ik het bij, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

U ook hartelijk dank. Daarmee komen we aan het eind van de eerste termijn van de Kamer. Ik kijk even rond om te zien of er nog vragen voor u zijn. Nee, dat is niet het geval. Dan schors ik de vergadering tot 13.15 uur.

De vergadering wordt van 12.29 uur tot 13.17 uur geschorst.

De voorzitter:

Goedemiddag, dames en heren. We zijn bezig met het MIRT-overleg en ik geef graag het woord in eerste termijn aan de minister. Maar voordat ik dat doe: in de eerste ronde waren er onderling zes vragen en nu zijn er ook in totaal zes vragen per fractie aan de minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik zal net als de Kamerleden zelf eerst wat algemene dingen beantwoorden en schetsen. Daarna doe ik samen met u het rondje langs de velden door Nederland. Ik dank de Kamerleden voor alle complimenten. Ik heb op verschillende onderwerpen van verschillende Kamerleden toch ook positieve geluiden gehoord. Dat is altijd fijn. Je ziet wel dat iedere partij haar eigen voorkeuren heeft. De ene benoemt dit positief en de andere benoemt dat positief. We begonnen ermee dat ik hier als een soort klimaatgek met een Stockholmsyndroom werd neergezet en we eindigden er op een gegeven moment mee dat ik een asfaltjunkie was. Het zal ongeveer ergens in het midden zitten, denk ik. Dat geeft wel weer aan hoe verschillend er over al deze onderwerpen wordt gedacht. Laat ik even een paar van de algemene punten langslopen.

Verschillende leden hebben gesproken over de mobiliteitsschets en het Mobiliteitsfonds. Ik denk dat het op zich al heel mooi is dat, omdat ik nu als enige bewindspersoon dit overleg doe, ik vandaag de integraliteit die we met het Mobiliteitsfonds nastreven alvast een keer in de praktijk kan brengen. De heer Schonis memoreerde het ook al. We komen nog met elkaar in een apart debat te spreken over het Mobiliteitsfonds. Ik wil er wel alvast over opmerken dat een aantal Kamerleden zorgen had over de grensoverschrijdende aspecten hiervan, maar dat we in het nieuwe Mobiliteitsfonds de modellen niet meer aan de grens willen laten ophouden. Voor alle modaliteiten geldt dat we grensoverschrijdend kijken waar mogelijk extra potentieel zou zitten. Ik stel voor dat we in dat aparte algemeen overleg gedetailleerder op het Mobiliteitsfonds ingaan.

Een ander fonds waarover ook door verschillende leden is gesproken, is het investeringsfonds dat te maken heeft met het groeivermogen op termijn, ook van Nederland. In hoeverre zijn we van plan om daar claims op te leggen? We moeten eerst even kijken wat het afwegingskader van dat groeifonds precies gaat worden. U kunt ervan verzekerd zijn dat collega Van Veldhoven en ik als een bok op de haverkist zullen zitten en dat we waar mogelijk onze infrastructuurprojecten daarin een plek zullen willen geven. Het komt u bekend voor — sommigen hebben daar vragen over gesteld; ik kom er dadelijk nog meer over te spreken — dat we alleen al voor beheer en onderhoud en voor vervanging en renovatie op termijn heel veel extra geld nodig zullen hebben. Met andere woorden, een steeds groter deel van nu het Infrastructuurfonds en straks het Mobiliteitsfonds zal nodig zijn voor beheer en onderhoud en voor vervanging en renovatie. Ik heb gezegd dat we halverwege 2020 de externe validatie daarvan hebben, zodat we heel goed weten wat daar nog voor nodig is. Natuurlijk heb ik kennisgenomen

van een groot aantal wensen voor de verschillende modaliteiten, ook hier vandaag, waar in sommige gevallen een wat groter en in andere gevallen een wat minder groot prijskaartje aan hangt. Maar toch, alles bij elkaar opgeteld zal het voor een ieder duidelijk zijn dat daar geld bij zal moeten. In hoeverre dat al dan niet uit een groeifonds kan of dat er bij een volgende kabinetsformatie überhaupt meer geld voor mobiliteit nodig zal zijn, daar kan ik nu natuurlijk niet op vooruitlopen. Maar ik trek graag samen met de Kamer op om ook infrastructuur voldoende op het netvlies te hebben bij het groeifonds. Het is mij ook in de verschillende bestuurlijke overleggen vanuit de regio's geworden dat die daar zeker alert op zijn, dus ik denk dat we daarin samen kunnen optrekken.

De heer Amhaouch heeft in het kader van de NMCA gevraagd of we niet beter rekening kunnen houden met seizoenstromen. Hij noemde het voorbeeld van Zeeland, waar het in het toeristenseizoen ontzettend druk is. Het was misschien mevrouw De Pater, denk ik bij nader inzien. De heer Amhaouch kijkt me namelijk met reebruine ogen aan in de zin van "ik heb het niet gezegd". Allemaal CDA, hoor ik hem zeggen. Inderdaad. We zullen echt even moeten kijken hoe we dat een plek kunnen geven in de modellen. Ik denk dat we daarover in gesprek moeten gaan met deskundigen. Het kan zeker onderdeel uitmaken van een MIRT-onderzoek en een plekje krijgen in een MIRT-verkenning.

Ik kijk even naar de kant waar mevrouw Van der Graaf daarstraks zat. Zij vroeg hoe het staat met het verbeteren van de NMCA. De volgende NMCA komt in april 2021. Het is de bedoeling om een nieuw kabinet te voorzien van de meest recente cijfers over mobiliteit en bereikbaarheid in het algemeen. Op dit moment wordt er gewerkt aan hoe de NMCA kan worden aangepast. We kijken naar gebiedsgerichte bereikbaarheidsopgaven voor verschillende regio's, in samenhang met veiligheid. U als Kamer deelt met mij de extra grote belangstelling voor verkeersveiligheid. Dat zit nu ook in de NMCA, zij het in mindere mate. De NMCA is nu meer gericht op bereikbaarheid en knelpunten. Hoe we veiligheid daarin een belangrijkere plek kunnen geven, is dus ook onderdeel van de verkenning. Uiteindelijk moeten we breed naar mobiliteit kunnen kijken, inclusief alle aspecten die daarbij een rol spelen. Dat moet leiden tot de NMCA 3.0.

Mevrouw Kröger vroeg: omarmt de minister de modal shift van auto naar fiets en ov? Alle modaliteiten zijn en blijven wat ons betreft noodzakelijk om de bereikbaarheid te verbeteren. De NMCA moet tot integrale afwegingen leiden, zodat de effecten op de leefomgeving betrokken worden bij de afweging van verschillende projectalternatieven. Dat zit vooral in de systematiek van het Mobiliteitsfonds waar we binnenkort verder over gaan spreken.

Een heel belangrijk algemeen punt dat door iedereen is benoemd, heeft te maken met de stikstofproblematiek. Zoals ik al heb geantwoord in de Kamerbrief van 20 november en zoals ik na de uitspraak in mei ook al heb gezegd, moet je bij ieder MIRT-project kijken of het erdoor wordt geraakt en in welke mate. Ik heb u daar een brief over gestuurd. Een en ander is heel grofmazig opgebouwd. Het klinkt gek om bij een project te zeggen "één tot drie jaar" of zelfs "drie tot vijf jaar". Dat is een enorme bandbreedte. Waarom is die bandbreedte zo groot? Omdat we in de korte tijd die we hiervoor gehad hebben, simpelweg nog niet de vertaling hebben kunnen maken van individuele

projecten naar wat het doet op alle individuele Natura 2000-gebieden. Het ene is meer voor ammoniak gevoelig en het andere voor stikstof. Daar is die gebiedsgerichte projectspecifieke aanpak voor nodig. Er was nog even een misverstand. Ik geloof dat mevrouw Van Esch zei: u wil er zelfs mee naar Europa. Dat willen we niet a priori, zelfs liever niet want het kost heel veel extra tijd. Maar als je te maken hebt met een prioritaire habitat, ben je verplicht om ook langs Europa te gaan. Dan komt er sowieso minimaal negen maanden extra doorlooptijd bij. Als u bij projecten "drie tot vijf jaar" ziet staan, dan weet u dat daarbij sprake is van een prioritaire habitat. Daarom duurt dat gemiddeld genomen langer, niet alleen vanwege het Europese traject maar ook omdat daar de wat complexere vraagstukken liggen en het daardoor misschien wat moeilijker is om mitigerende maatregelen te treffen.

Ik vind het belangrijk om nog even het verschil tussen de noodwet en het spoedpakket te memoreren. De noodwet — daarom kan het ook een noodwet zijn — ziet op het veiligheidsaspect. Het kan niet zo zijn dat we onze kust niet op sterkte kunnen houden en dat we onze dijken niet kunnen versterken. Want als een natuurgebied vervolgens onder water zou lopen, heeft het er uiteindelijk ook niks aan. Ja, een enkel natuurgebied daargelaten; bij het merendeel hou je dan niet de goede habitat in stand. De projecten die voor onze veiligheid van belang zijn, zitten daar dus in. Dan gaat het niet alleen om de kust en de dijken, maar ook om de zaken die van belang zijn voor beheer, onderhoud, vervanging en renovatie. Het voorbeeld van de Morandibrug is u nog bekend, maar we hebben dit weekend weer een voorbeeld gezien in Italië. We willen het in Nederland natuurlijk echt niet zover laten komen. Onze infrastructuur moet veilig en onderhouden blijven. Daar gaan we in het noodpakket dus ook rekening mee houden. Dat is simpelweg het in goede staat houden van wat we nu hebben.

Daarnaast hebben we het spoedpakket. Dat is als volgt opgebouwd. De snelheidsverlaging overdag van 130 naar 100 of van 120 naar 100 en — ik noem het maar even huiselijk zo — het voerspoor ten aanzien van de landbouw leveren een bepaalde stikstofruimte op. Uit berekeningen van het RIVM blijkt dat het totale pakket van deze bronmaatregelen — de snelheidsverlaging, de voermaatregelen en die warme sanering — tot een totale gemiddelde reductie leidt van 7,6 mol per hectare per jaar. Het effect van de snelheidsverlaging daarbinnen is 1,2. We moeten bij alles natuurlijk eerst investeren in natuurherstel. Van de totale bespaarde mollen gaat 30% naar de natuur. Dan houden we nog 5,3 mol over voor de woningbouw en die zeven MIRT-projecten. De behoefte vanuit de woningbouw voor het komende jaar, voor die 75.000 woningen, is ingeschat op gemiddeld 0,3 mol per hectare per jaar. De depositie van die zeven MIRT-projecten zou gezamenlijk 1 bedragen. Dan halen we alles bij elkaar voor die woningbouw en die zeven MIRT-projecten dus 1,3 van die 5,3 af. Dan is er dus nog genoeg ruimte over, ook voor andere projecten.

Dit is nou precies het proces dat je gebiedsgericht gaat doen, in de provincies, omdat er natuurlijk allerlei soorten projecten zijn waarbij dat afgewogen moet worden. Er wordt nu heel hard gewerkt aan hoe dit qua beleidsregel met de provincies enzovoort precies in elkaar gaat steken. Je zult altijd specifiek per gebied moeten kijken, want ik heb u ook het voorbeeld genoemd — ik denk dat dat u ook wel opgevallen is — dat er bij Sint-Annabosch-Galder, de A58, toch "drie tot vijf jaar" in de stukken staat, terwijl dat wel een van de zeven MIRT-projecten is. Dat heeft er gewoon mee te maken dat je daar met kwetsbare natuur en prioritaire habitats zit, waardoor je ingewikkeld moet gaan puzzelen

hoe je dat op moet lossen. Zo zul je bij ieder project moeten kijken wat het in dat gebied doet. Ik heb ook in het plenaire debat getracht over te brengen hoe dat zit met de woningbouw, want ook voor een woningbouwproject maakt waar het precies ligt, natuurlijk heel veel uit voor hoeveel stikstofruimte je daarvoor nodig hebt. Een woning op de Veluwe is een heel andere woning dan in het Noorden of langs de kust. We hebben in de voorbeelden van het RIVM ook gezien dat je ten aanzien van de woningbouw die 75.000 woningen kunt lostrekken, maar dat het specifiek langs de kust, bijvoorbeeld hier in de buurt bij Katwijk, nog steeds heel ingewikkeld is, gewoon omdat je daar met Natura 2000-gebieden een ingewikkelde puzzel hebt te leggen.

Gemiddeld genomen is het dus ruim voldoende en hebben we nog heel veel stikstofruimte over. Maar dat neemt niet weg dat het voor individuele projecten — een individueel infraproject of een individueel woningbouwproject — nog steeds heel erg lastig zal kunnen zijn om daar projectspecifiek goede afwegingen te kunnen maken.

De voorzitter:

Daarover is er een vraag van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ja, ik heb daar een vraag over. De minister geeft aan dat de snelheidsverlaging 1,2 mol oplevert. Kan de minister aangeven wat een gemiddeld project ongeveer aan uitstoot doet en hoe ze dat dan meet? Want het enige wat ik heb geconstateerd, is dat er een AERIUS-methode is, waar je wat gegevens in kunt vullen. Maar ja, dat is, oneerbiedig gezegd, puur een invulveld. Hoe meten we dat dan? Want ik heb het gevoel dat daar helemaal niets achter zit. Kan de minister ons dus meegeven wat een gemiddeld bouwproject doet qua mol en hoe dat zich verhoudt tot die 1,2 mol?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is nou net het vervelende. Het is heel erg afhankelijk van waar dat ene project zich bevindt. Bevindt dat zich pal tegen een Natura 2000-gebied aan, waarin zich ook nog een keer bepaalde soorten bevinden die extra gevoelig zijn voor stikstof, heb je een heel ander verhaal dan wanneer je in een gebied zit waar geen Natura 2000-gebied in de buurt is. Ik ben geen modeldeskundige, maar in het AERIUS-model van het RIVM — dit is een wetenschappelijk gerenommeerd instituut dat dit voor ons uitrekent — dat door mensen te bekijken is die daar kritisch op zijn, worden alle relevante kengetallen ingevoerd en dan komt daar iets uit. Het heeft weinig zin om daar een landelijk gemiddelde van te maken. In die modellen wordt het toegerekend aan de verschillende gebieden, ook aan de verschillende Natura 2000-gebieden. Waar je hier tegenaan loopt is dat je generiek beleid terugvertaalt naar specifieke situaties. Stikstof wordt bij wijze van spreken over heel Nederland uitgewaaierd. Bij een weg slaat het meeste in de eerste 500 meter neer. Hoe verder je weg komt, hoe minder er neerslaat, maar het is nog steeds wel stikstof. Je telt dit allemaal bij elkaar op en afhankelijk van waar de activiteit plaatsvindt, moet je kijken waar het neerslaat. Voor een project geldt dat ook en dat moet dan projectspecifiek bij elkaar worden gelegd.

De voorzitter:

Een vervolgvraag.

De heer Van Aalst (PVV):

Dat is wat ik verwachtte dat de minister zou gaan antwoorden. De minister kiest de rooskleurige variant van het verhaal. Ik heb al wat projecten voorbij zien komen die per project al wel 2 mol uitstoten. Als dat het geval is, is 1,2 mol toch een kansloze exercitie? Is de minister dat met mij eens?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom je toch weer bij het verschil tussen specifiek en generiek. Als je een project hebt met een hele hoge uitstoot op een heel klein plekje en je kunt die bijvoorbeeld compenseren doordat een boer die daar pal tegenaan een bedrijf heeft zitten, zegt "ik wil wel stoppen", kan dat een enorme impact hebben en kun je misschien met één of twee boeren een heel project vlot trekken. Het hangt er helemaal vanaf hoe dicht die erbij zitten. Het is vervelend, maar je moet dit echt specifiek bekijken. Daarom gaat het ook zo veel vertraging opleveren. Wij kunnen niet eindeloos blikken met ecologen en biologen opentrekken. Er wordt op dit moment heel hard aan getrokken, omdat dit bij alle projecten heel specifiek inventarisatiewerk geeft. Over welke planten en dieren hebben we het hier en wat hebben die nodig? Hoe zit het nu met de stikstofdepositie? Wat doet het project? Dat moet in AERIUS allemaal worden uitgerekend en dan moet je die puzzel bij elkaar leggen. Vandaar dat het ook zo veel tijd kost.

De heer Moorlag (PvdA):

Indachtig dat de heer Remkes zei "niet alles kan" en het feit dat de minister zeven prioritaire projecten aanwijst, is het duidelijk dat alle met name fors stikstofbelastende projecten nog niet uitgevoerd kunnen worden en vertraagd gaan worden. Ziet de minister kans om aan substitutie te doen? Als je ziet dat verkeersinfraprojecten in tijd verder naar achteren schuiven, kun je dan minder stikstofbelastende projecten zoals fietsverkeersnelwegen naar voren halen? Je kan het met geld gaan substitueren. In hoeverre heeft de minister daartoe bereidheid?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik vond het wel bijzonder in het debat dat niemand erbij stil heeft gestaan dat ons wagenpark ook enorm wordt verschoond in de komende periode. We hebben door het Europese bronbeleid sowieso al een sterk dalende trend van stikstofuitstoot in ons hele wagenpark. We hebben natuurlijk ook nog het Klimaatakkoord waarin we inzetten op versneld elektrificeren van het hele wagenpark. Dat leidt tot steeds minder stikstofuitstoot. Volledig door elektriciteit of waterstof aangedreven auto's stoten tijdens het rijden helemaal geen stikstof meer uit. Mensen zeggen "de asfaltprojecten leiden tot veel meer stikstofuitstoot", maar u moet er rekening mee houden dat op termijn die stikstofuitstoot naar nul gaat als we allemaal elektrisch of op waterstof rijden. In het Klimaatakkoord staat het streven naar 100% nieuwe verkoop van elektrische auto's in 2030. Daar werken we naartoe. Dan heb je straks een wagenpark waar geen stikstofuitstoot van het wegverkeer meer zal zijn.

De heer Moorlag vraagt om andere dingen naar voren te halen. Natuurlijk zullen wij, als we de puzzel wat meer en detail hebben gelegd, goed kijken hoe we kunnen zorgen dat de grond-, weg- en waterbouwers en de spoorbouwers ook een boterham blijven verdienen in de komende jaren. Daar ben ik meteen na de uitspraak al mee gestart door bij RWS te vragen of, als er straks — niet nu want al die projecten die nu in uitvoering zijn en onherroepelijk zijn, kunnen gewoon door — door al die vertragingen een gat valt, we dat kunnen opvangen met beheer en onderhoud en vervanging en renovatie, wat we

nu gelukkig in het noodpakket kunnen regelen. We kijken zeker wat we kunnen doen om te zorgen dat die continuïteit erin blijft zitten. Verschillende leden hebben al eerder gememoreerd dat we op het gebied van beheer en onderhoud — ik zal ook eens die kant op kijken, want mevrouw Van der Graaf heeft ook aandacht gevraagd voor de vaarwegen — nog een boeggolf te gaan hebben. Als deze grote projecten mogelijk meerdere jaren vertraging oplopen, wil ik wel graag dat de branche gewoon een boterham kan blijven verdienen door de onderwerpen van noodzakelijk beheer en onderhoud daarvoor in de plaats te zetten.

De voorzitter:

Er is een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Allereerst een reactie op de verschoning van het wagenpark. Uit de doorrekeningen van het PBL blijkt dat die doelen ver uit het zicht zijn. Het is dan wel bijzonder dat dit kabinet niet de maatregelen neemt om die verschoning aan te jagen, maar het wel als argument gebruikt om asfalt aan te leggen.

Mijn vraag gaat over de stikstofruimte. Ik vind het moeizaam dat de minister hier een aantal cijfers noemt, terwijl de Kamer uitdrukkelijk heeft gevraagd om inzichtelijk te maken wat het stikstofbeslag is waar die zeven snelwegen voor ingeboekt zijn, zodat het geen blanco cheque is en zodat wij afwegingen kunnen maken. Wat is de stikstofruimte bijvoorbeeld die verschillende PAS-projecten nodig hebben? Dan krijg je een soort stikstofbudget waarbij je dingen kunt afwegen. Nu kunnen we dat niet. Het kabinet zegt: er moeten zeven snelwegen komen en er is ruimte zat. Punt. Kan de minister hierop reflecteren? Wil zij die openheid over een stikstofbudget bieden aan de Kamer, zodat wij een goede en gedegen afweging kunnen maken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die openheid is er, maar die is er op het generieke vlak, want je kunt het pas helemaal precies weten als je die projectspecifieke uitwerking voor alle projecten hebt gedaan. Dan gaat er nog heel veel tijd overheen. Het RIVM heeft ons op landelijk niveau generiek aangegeven dat je er 75.000 woningen en deze zeven MIRT-projecten mee kunt realiseren. Waarom overigens deze zeven MIRT-projecten? Omdat die al danig ver in de uitvoering waren en omdat er als mitigerende maatregel al rekening was gehouden met de snelheidsverlaging. Daarom zijn die projecten gekozen. Die kunnen daar ook uit. Dan is er nog genoeg ruimte het komend jaar voor een heleboel andere projecten, maar je kunt dat niet precies met een verdelende rechtvaardigheid over Nederland uitsmeren, omdat die Natura 2000-gebieden heel verspreid liggen en verschillende eisen stellen.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger voor een vervolgvraag?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De minister suggereert nu dat het RIVM allerlei berekeningen heeft, maar als Kamerlid wil ik het inzichtelijk hebben. Er zijn zeven snelwegprojecten, waarvan dit kabinet zegt: daar is ruimte voor. Ik wil inzichtelijk hebben hoeveel stikstofruimte er voor elk van die projecten is gereserveerd en wat we daar ook van hadden kunnen doen. Hoeveel woningen hadden er gebouwd kunnen worden, welke spoorwegprojecten hadden geen

vertraging op hoeven lopen? Als wij nu met stikstof in een situatie zitten dat het eigenlijk een budget is, net zoals we het bij het MIRT over geld hebben, moeten er afwegingen gemaakt worden. Ik begrijp dat het een politieke keuze is en ik begrijp ook dat de VVD of deze minister voor asfalt kiest, maar het is aan de Kamer om dat inzichtelijk te hebben. En deze minister maakt het niet inzichtelijk. Ik vraag haar nogmaals of zij dit inzichtelijk wil maken. Anders moet ze zeggen dat die zeven projecten bluf zijn omdat ze het niet kan onderbouwen. Ook prima!

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nogmaals, de cijfers zijn op het macroniveau van Nederland aangeleverd en door het RIVM doorgerekend. En dat RIVM geeft aan dat deze zeven projecten daar gemiddeld genomen uit moeten kunnen worden gerealiseerd en dat er dan nog ruimte over is. Ik kom er straks nog wel op, maar met een project ter verbreding van de A2 tussen de knooppunten Het Vonderen en Kerensheide is eigenlijk geen probleem. Dat kan gewoon gerealiseerd worden. Maar over de verbreding tussen de knooppunten Sint-Annabosch en Galder maak ik mij zorgen. Dat is namelijk een heel ingewikkeld project vlak bij echte Natura 2000-gebieden met prioritaire habitats. Dat zal nog een heel ingewikkelde puzzel worden.

De vertraging bij het spoor ligt niet aan het feit dat het zo veel ruimte vraagt. Dat is absoluut niet zo. Bij het spoor gaat het alleen om de uitstoot tijdens de aanleg, los van het aantal dieselsporen dat we nog hebben. We gaan ervan uit dat we dat allemaal op kunnen lossen. Het merendeel van die projecten ondervindt geen enkel probleem. Je moet het eerst alleen wel netjes in kaart hebben gebracht en er de berekeningen voor hebben aangeleverd. Dat er dan uitkomt dat de stikstofdepositie heel gering is, neemt niet weg dat je wel dezelfde tijd kwijt bent om het allemaal in kaart te brengen. Dat leidt dus toch nog tot vertraging.

De voorzitter:

Er is nog een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Hoe kan het dat wij een gedetailleerde lijst krijgen, die ook te vinden is, van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden waartoe woningbouw gaat leiden, maar dat de lijst over de zeven wegenprojecten geen inzicht geeft in de depositie in Natura 2000-gebieden waarmee we rekening moeten houden? Waarom wordt dat niet duidelijk gemaakt? Klopt het dat Rijkswaterstaat deze cijfers wel degelijk heeft?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ook voor die woningbouwprojecten geldt dat het gemiddelden zijn. Het hangt er namelijk heel erg van af of een bepaald project een heel groot gebied beslaat, zoals bij wijze van spreken een ouderwetse Vinexwijk, of dat het een paar appartemententorens zijn. En dan hangt het er ook weer van af of ze dicht bij een kwetsbaar Natura 2000-gebied zijn of niet. In een gebied waar geen Natura 2000-gebied bij in de buurt is, kun je probleemloos heel veel bouwen. Die woning daar vraagt eigenlijk nauwelijks stikstofruimte. Als je bij wijze van spreken langs de A58 bij Sint-Annabosch ook nog woningen wilt gaan bouwen, heb je wel een uitdaging, ja. Daar is het natuurlijk wel heel kwetsbaar en heb je voor één woning gewoon een groter probleem.

De **voorzitter**:

Dan zag ik mevrouw Van Esch, daarna de heer Schonis en daarna mevrouw Van der Graaf. Mevrouw Van Esch.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

En ik heb hier zelfs nog niet alle antwoorden op gegeven, maar goed.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Dat snap ik, maar ik vind de discussie interessant genoeg om op voort te borduren. Schijnbaar komen we er niet uit dat het allemaal heel erg lang moet duren. Ik ben daarom wel benieuwd waarom we, als het dan toch allemaal heel lang duurt, niet gewoon die zeven MIRT-projecten tegen het licht kunnen houden en niet opnieuw zo'n kosten-batenanalyse kunnen doen. Er wordt nu alleen gekeken naar de stikstof. Dat is belangrijk. En misschien zijn de cijfers er al, maar anders moet het absoluut sneller. Als we dan toch aan het wachten zijn, waarom kunnen we die zeven projecten dan niet opnieuw tegen het licht houden? Volgens mij geeft de minister in haar beantwoording al aan dat het project bij Sint-Annabosch bijna net zo goed niet meer door kan gaan, want het klinkt allemaal dermate ... Waarom kunnen we niet opnieuw daarnaartoe gaan? Volgens mij verdienen die projecten het om in ieder geval opnieuw zo'n kosten-batenanalyse te ondergaan.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik weet ook wel dat het ene project bij verschillende partijen in de Kamer populairder is dan het andere, maar we gaan niet naar aanleiding van de stikstofproblematiek nut en noodzaak van die projecten opnieuw ter discussie stellen. Dat station is natuurlijk met elkaar gepasseerd, want dat daar een NMCA-knelpunt moet worden opgelost, is helder. Natuurlijk hebben de Kamerleden een punt dat je de noodzaak van een ADC-toets goed moet kunnen onderbouwen. Uiteraard. Die zal namelijk niet in alle gevallen noodzakelijk zijn. In de gevallen waarin er wel een ADC-toets nodig is, zul je moeten laten zien dat de manier waarop je dat project uitvoert, de beste manier is, dat er geen alternatief is, dat er een dwingende reden is en dat je het goed gaat compenseren. Dat zit inherent besloten in de systematiek van een ADC-toets.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Ik blijf erbij dat het een soort asfalt rammen is. We kunnen in 2019 wel concluderen dat een deel van de projecten of eigenlijk alle projecten die nu voorliggen, projecten zijn waarvoor genoeg onderzoek en wetenschap bestaat en wordt aangetoond dat het absoluut niet noodzakelijk is om deze wegen te verbreden. Wij blijven het dus bizar vinden dat we, op het moment dat nu het tracébesluit op deze manier is verworpen ... Hoe denkt u dan een volgende keer bij de Raad van State aan te kloppen en dan wel met die zeven projecten te kunnen doorgaan als we nu al de conclusie trekken dat het niet kan? Volgens mij is dan de enige oplossing opnieuw een kosten-batenanalyse te maken. Dat is de enige uitweg om te bezien in hoeverre die projecten überhaupt nog kunnen standhouden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Mevrouw Van Esch trekt de conclusie dat die projecten sowieso nu al geen doorgang moeten vinden, maar die conclusie deel ik niet. Ik denk dat zij gerust kan zijn, als zij vertrouwen heeft in de Nederlandse rechterlijke macht, dat wij die noodzaak goed zullen

moeten onderbouwen. Daar zou zij zich aan kunnen vasthouden, want als dat niet het geval is, komt het niet voorbij de rechter. Wij zullen die toetsen allemaal heel zorgvuldig voorbereiden. Daarom kost het ook heel veel tijd extra, dat is niet anders, maar wij gaan het natuurlijk heel zorgvuldig doen.

De heer **Schonis** (D66):

Goed om te horen dat de minister zegt dat er bij de ADC-toets natuurlijk een goed besluit moet liggen dat voor de rechter stand kan houden. Ik ga even een paar zinnen van de minister terug. Zij zei op een gegeven ogenblik in een bijzin: bij spoortrajecten krijg je waarschijnlijk wel vertraging, want je moet ook daar al die sommetjes maken met AERIUS, maar in grote lijnen is het geen probleem. Dat is natuurlijk in grote lijnen ongetwijfeld het geval, maar nu ben ik toch wel benieuwd waarom er dan geen spoorprojecten in die brief zijn beland als er op specifieke lijnen dan wellicht toch wel een probleem is.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Volgens mij heeft u in de brief ook Meteren-Boxtel zien staan als een van de projecten waarbij dat ook problematischer zou kunnen zijn. Voor de andere stelt het heel weinig voor.

De heer **Schonis** (D66):

Dus op Meteren-Boxtel na zijn er qua spoorprojecten die nu via het MIRT lopen, geen spoorprojecten die in het nauw komen door stikstof?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Als u "onder in de knel komen" verstaat dat zij gewoon door kunnen gaan ... Ze kunnen gewoon doorgaan, maar ook daar kun je vertragingen niet uitsluiten omdat altijd eerst de onderbouwing moet worden aangeleverd dat het om heel geringe uitstoot gaat. Ik kan dus niet uitsluiten dat het ook daar tot vertragingen leidt. Meteren-Boxtel is de enige waarvan wij zeggen dat daar wat meer tijd aan moet worden besteed.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik heb in eerste termijn aandacht gevraagd voor het feit dat er bij elk van die zeven wegprojecten eigenlijk ook een knelpunt op het spoor is. Ik heb daarbij het voorbeeld van de ring Utrecht genoemd, het knooppunt bij Hoevelaken en de verbreding van de A50 bij Nijmegen-Eindhoven. Toen er een prioritering moest worden aangegeven en de vraag werd gesteld welke projecten dan wel doorgang zouden vinden, is toen ook een afweging gemaakt van de spoortrajecten die voor diezelfde knelpunten misschien wel een oplossing zouden kunnen bieden? Heeft de minister dat meegewogen en zo ja, hoe?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nee, want dat was niet nodig. Bij deze zeven MIRT-projecten was de snelheidsverlaging naar 100 als mitigerende maatregel meegenomen. Op het moment dat je die snelheidsverlaging doorvoert, ben je dat kwijt, maar dat speelde natuurlijk niet bij de spoortrajecten. Overigens heb ik net gezegd dat daar de problemen ook helemaal niet zo groot zijn als bij wegen.

De **voorzitter**:

Wil mevrouw Van der Graaf nog een vervolgvraag stellen?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dat is niet helemaal een antwoord op de vraag die ik heb gesteld. De minister verwijst naar de NMCA-problematiek en de knelpunten daarbij, maar wij weten ook dat er langs deze MIRT-trajecten ook knelpunten op het spoor waren. Die kunnen misschien ook een oplossing voor de toekomst bieden. Daarom vraag ik aan de minister of zij ook die kant van de zaak heeft meegewogen toen zij de keuze maakte voor deze zeven projecten.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nee, er is expliciet voor deze zeven projecten gekozen omdat ze al heel ver in de besluitvorming zijn. Er was daarbij al rekening gehouden met de snelheidsverlaging naar 100 km/u als mitigerende maatregel. Bij andere projecten was dat niet het geval. Je wilt gewoon dat al die MIRT-projecten doorgang kunnen vinden, of het nu een spoorweg, waterweg of gewone weg is.

De **voorzitter**:

Een vervolgvraag van mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Als afsluiting. Ik heb concreet gevraagd wanneer op deze knelpunten MIRT-verkenningen worden gestart. Ik hoop dat de minister daar dan in concrete zin op terugkomt als zij nu aangeeft dat ook die knelpunten doorgang moeten vinden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het is niet voor niks dat we een NMCA-systematiek hebben afgesproken. Voor alle modaliteiten geldt dat we kijken naar de knelpunten. Verder zijn we ook bezig juist die omslag naar meer integraliteit te maken, waarbij het onderscheid tussen de modaliteiten straks in het Mobiliteitsfonds überhaupt niet meer zo'n rol speelt als het gaat over de financieringsstromen, et cetera.

De heer **Laçin** (SP):

Mijn verbazing loopt op na de antwoorden van de minister. Op de terechte vraag van mevrouw Van Esch zegt de minister dat er geen nut en noodzaak is om anders tegen die projecten aan te kijken. Volgens mij is nu juist het probleem dat we dat heel lang niet hebben gedaan. Dat heeft ervoor gezorgd dat we nu in deze situatie zitten. Als er dan toch een mogelijkheid is om die projecten anders te bekijken — want Kamerbreed hebben we toch wel iets van: we hebben een stikstofprobleem, dus we moeten anders naar mobiliteit en modaliteit kijken — dan zegt deze minister doodleuk dat er geen nut en noodzaak is. Ik heb gisteren naar Buitenhof gekeken en het enige wat bij mij opkomt is: oké, boomer. We moeten anders gaan nadenken over mobiliteit. Deze minister weigert dat; ze doet dat niet. Op concrete vragen van mevrouw Kröger en mevrouw Van Esch komt gewoon geen antwoord, omdat ze op dezelfde voet door wil. Dat kan niet meer. Ik wil dus aan de minister vragen om die zeven projecten te specificeren, zodat we weten wat het per project, ook met de Natura 2000-gebieden, doet en om dat naar de Kamer te sturen, zodat wij de politieke afweging die de minister al heeft gemaakt, ook als Kamer kunnen maken. Nu kunnen we dat niet. Dat is het grootste probleem in dit debat: we krijgen zeven projecten toegestuurd, maar het alternatief — die spoorlijnen die naast die zeven projecten liggen — wordt niet meegenomen. En deze minister ziet geen

nut en noodzaak. Ja, dan is er bijna geen debat meer te voeren.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nu worden de woorden een beetje verdraaid in mijn mond teruggelegd. Ik heb aangegeven dat van die projecten nut en noodzaak niet opeens ter discussie staat. Als we geen stikstofprobleem hadden gehad, dan gingen die zeven projecten gewoon door, want zij zijn via een democratisch proces tot stand gekomen. Er zijn allerlei alternatieven afgewogen. Deze projecten zijn daaruit gekomen. Dat is niet opeens veranderd door de stikstofuitspraak. U vraagt naar de cijfers van al die individuele projecten, maar die kan ik u zo gedetailleerd niet geven. Ze zijn nu over de duim berekend. Gemiddeld genomen kan het. Maar ik geef ook aan dat het geen garantie is dat alle projecten in de huidige vorm doorgang kunnen vinden. Maar we gaan er natuurlijk wel van uit om die op een verstandige manier te realiseren, zodat we natuurherstel faciliteren en tegelijkertijd, waar nodig, de stikstofdepositie via een ADC-toets compenseren.

De voorzitter:

Een vervolgvraag van de heer Laçin. Ik wil u echt vragen om iets bondiger te zijn, want u was net meer dan een minuut bezig.

De heer Laçin (SP):

Ik nodig de minister uit om haar eigen antwoord terug te luisteren. De minister zegt: als we geen stikstofprobleem hadden gehad, dan zouden deze projecten gewoon doorgaan. Dat is nu het hele probleem en daarom zitten we hier, want we hebben wel een stikstofprobleem. Dat dwingt ons om anders te kijken naar hoe we onze mobiliteit inrichten. Als deze minister op dezelfde voet als decennia hiervoor wil doorgaan, dan is dat een politieke keuze. Prima. Maar dan moeten wij dat als Kamer gedegen kunnen controleren en dat kunnen we nu niet. Daarom wil ik de minister heel concreet vragen om per project de stikstofdepositie uit te laten rekenen, dat naar de Kamer toe te sturen en tot die tijd geen stappen te zetten die we niet meer kunnen terugdraaien.

De voorzitter:

Voordat ik de minister het woord geef om antwoord te geven: de leden sluiten zich opnieuw aan voor een ronde op dit punt, wat ik ook snap, maar ik wil daarbij wel even opmerken dat de minister heeft aangegeven dat er nog een aantal vragen liggen. Ik wil dan ook voorstellen dat ze die eerst beantwoordt en dat de leden, als er dan nog vragen zijn blijven liggen, er nog over doorvragen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

In de richting van de heer Laçin nog een keer: de gedetailleerde doorrekeningen en consequenties per project gaat u uiteraard krijgen. In sommige gevallen zal misschien blijken dat er nauwelijks een probleem is of dat het heel klein is en makkelijk te compenseren is en het misschien met een ecologische onderbouwing kan. Er zijn er echter ook waarbij het ingewikkelder zal zijn, waarvan ik al voorbeelden heb genoemd. Wat het en detail is, zullen we dan bijvoorbeeld in een ADC-toets moeten verantwoorden. Natuurlijk zult u dat dan zien, maar u kunt niet van mij verwachten dat ik het bij dat soort ingewikkelde projecten waar we aangeven dat het bijvoorbeeld ten aanzien van Sint-Annabosch-Galder ook langs Europa zal moeten, even in een week voor elkaar krijg. Dat is gewoon onmogelijk. Dat is echt iets wat heel veel zorgvuldig werk zal vragen voordat het precies uitgerekend kan worden. En daar zult u toch echt op

moeten wachten.

De voorzitter:

Waar de minister nog een aantal vragen heeft openstaan over de stikstof, stel ik voor dat ze die eerst beantwoordt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, dank u wel, voorzitter.

De heer Dijkstra vroeg welke andere projecten er geraakt worden door deze problematiek. Dat zijn natuurlijk de infraprojecten op het hoofdwegennet. Dat geldt natuurlijk ook voor het hoofdvaarwegennet, in mindere mate voor het hoofdspoorwegennet en voor de hoofdwatersystemen, inclusief de kustlijnverzorging. In principe geldt het ook voor beheer en onderhoud en voor vervanging en renovatie, maar dat gaan we dus ondervangen door de noodwet. Bij de andere zullen we dus een projectspecifieke beoordeling moeten doen met alles erop en eraan. Dan weten we pas precies wat het ene project in die specifieke omgeving aan stikstofruimte nodig heeft en hoe we dat kunnen compenseren.

De heer Dijkstra vroeg ook nog of we wel genoeg mijlpalen zetten die onomkeerbaar zijn. Ik noemde al Het Vonderen-Kerensheide, waar we inmiddels al van hebben kunnen constateren dat dit gewoon door kan gaan. De A4 Haaglanden is er ook een voorbeeld van. Dus waar het advies van de commissie-Remkes is dat niet alles kan, onderschrijf ik dat zeer, maar het is ook weer niet zo dat er helemaal niets meer kan. Gelukkig kunnen er ook projecten wel gewoon doorgaan. Daar zullen we hopelijk in de komende tijd nog veel meer projecten van gaan zien als we het allemaal doorgerekend hebben, die dan al dan niet met compensatie gewoon door kunnen gaan.

Wat betreft het verschil tussen spoor- en wegenprojecten heb ik al aangegeven dat het bij het spoor alleen om de aanleg gaat en dat het bij de wegen ook over de gebruiksfase gaat, wat dus ook een zwaardere toets inhoudt.

Verder is er nog gesproken over de A13/A16 en de A24 Blankenburg. Beide projecten hebben een onherroepelijk tracébesluit. Bij de realisatie kampen de projecten wel met problemen. Er zitten wel wat meerkosten en vertraging in. Vertraging leidt dan ook weer tot meerkosten. Dan lopen we eerder tegen de pfas-problematiek aan, omdat het ook met grondverzet te maken heeft. Het heeft overigens ook gewoon te maken met het bouwverkeer. Je ziet in zijn algemeenheid dat stikstof nu meer het probleem is van de projecten die nu al dichtbij zijn en waarbij je nog geen rekening hebt gehouden met de stikstofproblematiek. Bij de projecten die wat verder weg liggen, ga je het van het begin af aan meenemen, waardoor die veel minder in de vertraging behoeven te schieten. Het zijn juist die projecten waarbij je dicht tegen de eindfase aan zit. Tijdens de uitvoering speelt juist de pfas-problematiek waar je dan tegen aanloopt.

Mevrouw Kröger heeft vragen gesteld over de consequenties van 100 km/u. Dat is natuurlijk ook iets wat we bij al die projecten weer opnieuw moeten gaan doorrekenen. Vanaf 1 april moet er in de modellen met die nieuwe snelheden gerekend worden. Dat betekent ook weer een bak werk voor ons om te kijken wat dat doet voor de doorstroming. Dat heeft consequenties op allerlei terreinen. Zelfs de projecten waarbij al

100 km/u was beoogd, moeten opnieuw worden doorgerekend, omdat je natuurlijk weer de effecten hebt van het omliggende verkeer dat op 130 km/u of 120 km/u was gedimensioneerd. Dat betekent dus een ongelooflijke bak werk. Het betekent bijvoorbeeld ook dat we de vrachtwagenheffing opnieuw moeten gaan berekenen. Leidt dit tot nieuwe uitwijkroutes enzovoort, enzovoort? Daar kunnen immers mogelijk weer andere keuzes en eventueel uitwijkgedrag uit voortvloeien. De snelheidsverlaging betekent dus aan alle kanten gewoon heel veel nieuw werk, heel veel doorrekenen in alle modellen.

Dan de ADC-toets. Ja, die gaan we natuurlijk doen in die gevallen waarin dat nodig is.

Voorzitter. Volgens mij heb ik daarmee de stikstofvragen gehad.

De voorzitter:

Dan hebben zich achtereenvolgens mevrouw Kröger, de heer Van Aalst, de heer Dijkstra en de heer Schonis gemeld.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik begin maar meteen even met het doorrekenen van de nieuwe maximumsnelheid in al die modellen. De minister geeft aan dat dat gevolgen kan hebben voor het hele verkeersbeeld en dat dat allemaal doorgerekend moet worden. Kan de minister uitsluiten dat dat effect zal hebben op het nut en de noodzaak van die zeven MIRT-projecten?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, ik kan niets uitsluiten, want je moet natuurlijk altijd gewoon weer kijken naar het hele systeem. Anders hoef je het niet door te rekenen. En dat moeten we in alle gevallen doen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dat zie ik als winst, dus dan hoop ik dat de minister hierbij zegt: we gaan eerst die nieuwe maximumsnelheid in het hele systeem toepassen en doorrekenen, en we kijken daarna naar het nut en de noodzaak van die verschillende projecten. Dat betekent toch dat het nut en de noodzaak van die zeven wegen inderdaad ter discussie staan op basis van een nieuwe maximumsnelheid?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ga ervan uit dat die wegen nog steeds heel hoog op de NMCA-lijst blijven staan, ook al wordt de snelheid daar en op het omliggende wegennet opeens 100 km/u. Ik denk dat dat bij vrijwel alle wegen het geval is. Maar ik kan niks uitsluiten, want ik kan nu ook niet overzien wat de snelheidsverlaging in zijn algemeenheid gaat betekenen voor elk individueel project. Dat moeten we gewoon afwachten. Dat moet je echt per project zorgvuldig doorrekenen, en dan uitgaande van die snelheid van 100 km/u overdag op het hele Nederlandse wegennet. Natuurlijk heeft dat links en rechts consequenties, maar we weten nu nog niet precies welke.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb twee vragen. Laat ik met de eerste beginnen. De minister noemde een aantal maatregelen op het gebied van stikstofreductie. Behoren de maatregelen met betrekking tot het beheersen en schrappen van natuurgebieden zoals die in het stikstofdebat

voorbijkwamen, ook nog tot de mogelijkheden? En behoort het verhogen van de norm ook nog tot de mogelijkheden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan zit u voor een groot deel op het terrein van de collega van Landbouw en Natuur. Ik zal een voorbeeld noemen dat ook wat meer met mijn portefeuille te maken heeft, omdat het ook de grote wateren betreft. Dat voorbeeld is ook al eerder voorbijgekomen. In de Grevelingen is het heel erg slecht gesteld met de kwaliteit van het waterleven. Collega Schouten en ik hebben er in het kader van de Programmatische Aanpak Grote Wateren een fors bedrag voor uitgetrokken om de onderwaternatuur in de Grevelingen te verbeteren. Nou wil het geval dat één plantje op de waterkant erg wel vaart bij de huidige, slechte waterkwaliteit van de Grevelingen. Voor dat plantje zou het slecht zijn als de waterkwaliteit beter wordt. Het klinkt gek, maar dat zijn de voorbeelden op grond waarvan je eigenlijk tegen Brussel wilt zeggen: hier willen we gaan voor het grotere natuurbelang, te weten die hele Grevelingen. En dat dan één plantje op de oever niet gebaat is bij het verbeteren van die waterkwaliteit, dat lijkt een beetje gek, dus daar moet je dan toch een afweging in kunnen maken. Dat soort pragmatisme moet u erachter zien.

De voorzitter:

Een vervolgvraag van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik concludeer daaruit dat in de discussie rondom natuur het schrappen of het aanpassen van beheersmaatregelen ook tot de mogelijkheden hoort. Dat is in ieder geval goed nieuws. Volgens mij heeft de minister er niets over gezegd of de mol-norm omhoog kan. Ik hoor de minister elke keer zeggen dat ze daar niet over gaat, maar ze heeft wel maatregelen genomen rond de maximumsnelheid.

Ik mis eigenlijk het volgende als ik naar die infraprojecten kijk. De minister zegt daarvan: het komt niet door de stikstof dat die vertraging hebben opgelopen. Die hebben waarschijnlijk inderdaad last van de pfas, met name ov-trajecten. Klopt dat? Wat gaan we daar op korte termijn aan doen? Kan de minister daar iets over zeggen, of we blijven we gewoon wachten tot 1 december, op het RIVM, met alle gevolgen van dien?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar heb ik niets aan toe te voegen, anders dan wat er al eerder over is gezegd. De minister voor Milieu en Wonen heeft aangegeven dat ze voor 1 december met een nieuwe achtergrondwaarde komt. Daar ga ik vanuit en daar heb ik verder niets aan toe te voegen.

De voorzitter:

Dan is het woord nu aan de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De commissie-Remkes heeft in september gezegd dat niet alles meer kan en dat we naar een nieuwe balans toe moeten. Als ik kijk naar het lijstje en de gevolgen van de uitspraak over stikstof op de MIRT-projecten, dan zie ik dat het allemaal essentiële projecten zijn. Een aantal, bijvoorbeeld als het gaat om water en de waterveiligheid, zijn

getackeld in de noodwet. Maar er zijn natuurlijk veel meer projecten dan de zeven MIRT-projecten. Er worden hier in totaal zestien genoemd en er is ook nog een aantal spoorprojecten. We hebben gehoord dat er nog ruimte is. Natuurlijk gaan we voor de bouw en de vergunningen voor de woningbouw komend jaar, en voor het ruimte bieden aan boeren en bedrijventerreinen. Is het niet handig om ook deze MIRT-projecten, die meer zijn dan die zeven alleen, hier onder te brengen? Ik heb begrepen dat die ruimte er is. Is de minister daartoe bereid?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het gaat er niet om of de minister daartoe bereid is. Het is goed dat we nog meer ruimte hebben. Deze zeven zijn specifiek uitgekozen, omdat daar die mitigerende maatregel snelheidsverlaging in zat; die had je daar gewoon voor nodig. Ik ben het helemaal met de heer Dijkstra eens dat er in het hele MIRT Projectenboek natuurlijk heel veel meer projecten staan dan die zeven, en dat je die ook graag wilt realiseren. Daar is ook een plek voor in de gebiedsgerichte aanpak. We gaan daar met de provincies samen naar kijken. Vanuit het Rijk zitten daar de rijksheren, dus de commissarissen der Koning, die de rol op zich nemen om de rijksbelangen mee in het oog te houden in die gebiedsgerichte aanpak. Daar zitten natuurlijk de spoorwegen, de vaarwegen en de wegen. Alles wat wij van nationaal belang verklaren, moet natuurlijk meegenomen worden in dat gebiedsgerichte proces.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik begrijp dat er nu een kortetermijnaanpak is en een voor de wat langere termijn. Daar werken we hopelijk goed aan, want de gevolgen zijn heftig. Ik vind dat wij er alles aan moeten doen om zo veel mogelijk van die projecten te laten doorgaan. Wat mij betreft geldt dat voor alle 154 uit het MIRT-boek, om een infarct te voorkomen. Zeker als het gaat om automobilititeit, want we hebben gezien dat files veel en veel schadelijker zijn dan gewoon doorrijden; dat heeft Remkes ook aangetoond. We moeten onze infra op orde kunnen houden. We moeten er dus komende maanden alles aan doen om voor de lange termijn een oplossing te vinden, om de bouwers aan het werk te houden, maar ook om te zorgen dat onze infrastructuur op orde en bij de tijd blijft. Wil de minister er alles aan doen? Kan zij hier toezeggen dat alles uit de kast wordt getrokken om te zorgen dat zo veel mogelijk MIRT-projecten op korte termijn duidelijkheid krijgen over de toekomst en dat de vertragingen zo kort mogelijk zijn?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat gevoel van urgentie deel ik helemaal met de heer Dijkstra. Ik wil er ook graag alles aan doen om te zorgen dat we al onze projecten van nationaal belang, onze MIRT-projecten, gewoon kunnen gaan realiseren. Inclusief rotmaatregelen, zeg ik dan maar tegen de heer Dijkstra. Als dat daarvoor nodig is, dan zullen we dat zeker doen. We hebben als kabinet gezegd dat we geen taboes hebben. We moeten dit probleem simpelweg met elkaar oplossen. Ik wil dat ook graag zo snel mogelijk oplossen en daar werken we met alle collega's dagdagelijks aan.

De heer Schonis (D66):

Het zou me ook wel verbaasd hebben als de minister zou zeggen: ik ga achteroverzitten en ik zie het wel gebeuren, maar dat terzijde. Nog even terug naar die spoorprojecten. Ik heb net expliciet gevraagd om welke spoorprojecten het gaat. De minister zegt dat het bij de nieuwe spoorprojecten gaat om Meteren-Boxtel, maar er is natuurlijk een veel

langer lijstje: fietsparkeren bij stations, grensoverschrijdend spoorvervoer, aanpak kleine stations en maatregelen HSL-Zuid. Er is een hele lijst van projecten. Dat zijn wellicht niet alleen MIRT-projecten, maar die zitten natuurlijk wel in het grotere geheel van het programma hoogfrequent spoor. Dan stel ik toch nog een keer de volgende vraag. Er wordt nu heel nadrukkelijk voor deze zeven asfaltprojecten gekozen in het MIRT, maar de spoorprojecten komen in de brief van 13 november niet terug. Komen die dan in de brief over de aanpak Remkes 2 nog terug? Ik denk wel dat de Kamer ook voor die spoorprojecten toch graag stikstofruimte zou willen reserveren.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Veel van de voorbeelden die u noemt, bijvoorbeeld de fietsenstallingen enzovoort — maar het geldt ook voor een hele grote stap die we bij dit MIRT zetten voor het station Schiphol — betreffen niet bepaald projecten midden in een Natura 2000-gebied, dus daar speelt de problematiek natuurlijk veel minder. Dus in heel veel van die gevallen geldt dat ze onder de drempelwaarde vallen. Dan is er alleen maar tijdens de bouw een heel klein beetje uitstoot. In de kleine woningbouw, bijvoorbeeld, kunnen projecten met maar een paar woningen over het algemeen ook prima doorgaan. Het wordt pas problematischer als het om grotere projecten gaat. Bij heel veel van de spoorprojecten gaat het maar om een zeer beperkte uitstoot, alleen tijdens de aanleg. Dat geldt natuurlijk ook als je ergens een fietsenstalling moet bouwen. Over het algemeen komen die projecten helemaal niet in de gevarezone.

De heer Schonis (D66):

Dat laatste is goed om te horen. De minister noemt nog wel even en passant een drempelwaarde. Die drempelwaarde is met het PAS natuurlijk komen te vervallen. Misschien wordt er in Remkes 2 nagedacht over een nieuwe drempelwaarde. Als dat zo is, kan ik dan de toezegging krijgen van de minister dat spoorprojecten van die drempelwaarde gebruik kunnen maken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Met die drempelwaarde bedoel ik de heel kleine projectjes die niet significant van invloed zijn. Die zijn er ook en die kunnen gewoon doorgang vinden. Afhankelijk van de grootte van het project moet je echt specifiek gaan toetsen, maar er zijn ook een heleboel kleine projectjes, die gewoon kunnen doorgaan, omdat ze alleen maar tijdens de aanleg in zeer beperkte mate uitstoot geven.

De voorzitter:

Dan ga ik door met mevrouw Van Esch.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Ik komt even terug op waar mevrouw Kröger al op inging, namelijk die 100 km/u. Stel dat er toch een MIRT-project zou zijn waarbij die 100 km/u ervoor zorgt dat de doorstroom voldoende is, bent u dan wel bereid om dat project te schrappen, als gewoon uit de conclusies komt dat 100 km/u voldoende is om het probleem op te lossen? Daarop volgend: u zei "we gaan laten doorrekenen wat die 100 km/u voor consequenties heeft." Is het dan niet ook mogelijk om in ieder geval voor de A27 een doorrekening te maken van het effect als je daar 90 km/u of 80 km/u rijdt? Een deel van de commissie hier weet al dat 80 km/u prima is op de A27, maar als u dan toch aan het doorrekenen bent, zijn dat dan niet dingen die ook meegenomen kunnen worden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mevrouw Van Esch zegt: als uit de doorrekening blijkt dat het met 100 km/u prima is ... Ja, dan wordt de maximumsnelheid op die weg ook 100 km/u. Maar ik geef net aan: dat is het probleem niet, want dat is de snelheid die we dan ook overdag gaan rijden. Als dat ertoe kan leiden dat je in bepaalde gevallen ook 's nachts 100 km/u moet rijden ... Die gevallen hebben we nu ook. Natuurlijk kijk je daarnaar. Nogmaals, u kunt er echt van overtuigd zijn dat we natuurlijk alles heel zorgvuldig zullen moeten onderbouwen. Dat geldt zowel voor al die projecten waar een ADC-toets voor nodig is als voor de wat grotere projecten dicht bij Natura 2000-gebieden, want daar zal dat best vaak aan de hand zijn. Mocht u twifelen aan onze inzet, dan verwijs ik u toch nog maar weer een keer naar de rechter, want die zal wel afdwingen dat we dat netjes doen. We hebben er natuurlijk helemaal niets aan om jaren aan projecten te werken als die vervolgens bij de rechter geen stand houden. Dat gaan we dus gewoon goed doen.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Maar via de voorzitter zeg ik toch ook maar tegen u dat dat zonde van uw tijd is. Als 100 km/u of 90 km/u of 80 km/u ervoor zou kunnen zorgen dat we voor dat hele project niet al die investeringen hoeven te doen, omdat een snelheidsverlaging het probleem oplost, waarom zou u dan als minister nog doorgaan op die weg? Dat is mijn vraag. Waarom schrapte u zo'n MIRT-project niet als de conclusie van uw eigen doorrekening is dat het niet nodig is om te verbreden, omdat de doorstroom voldoende is?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mevrouw Van Esch trekt allemaal eigen conclusies, voordat het onderzoek heeft plaatsgevonden. U kunt ervan overtuigd zijn dat wij geen dingen gaan doen die niet nodig zijn. Maar het moet natuurlijk wel onderbouwd worden. Het is in ieder geval niet de insteek om dingen voor niks te doen. Er is een NMCA-knelpunt en dat moet worden opgelost. Dat gaan we goed onderbouwd doen. Overigens is de weg waar u op doelt, al gedimensioneerd op 100. Die is dus niet bedoeld voor 130 of 120. Nou ja, daar gaan we dus gewoon heel zorgvuldig naar kijken. Overigens, voor de onderbouwing is het misschien ook nog wel van belang dat Amelisweerd geen Natura 2000-gebied is.

Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

Ik wil toch nog even terug naar die andere wegenprojecten in het MIRT. Die hebben met een vertraging van één tot drie jaar of drie tot vijf jaar te maken. Het is mij nog niet duidelijk genoeg hoe we die projecten zo snel mogelijk door kunnen laten gaan. Ik begrijp dat er een gebiedsgerichte aanpak is en dat er mensen aan de slag gaan, maar als ik bestuurders spreek, merk ik dat daar toch nog een beetje mist overheen hangt. Wat gaat er nou precies gebeuren? Aan welke knoppen kunnen wij gaan draaien en om te zorgen dat het zo snel mogelijk gaat? Ik wil verder ook graag weten wat de rol van de minister daarin is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

In eerste instantie bestaat mijn verantwoordelijkheid er natuurlijk uit dat ik bij al die individuele projecten zorg voor projectspecifieke onderbouwing. Rijkswaterstaat is nu al tijden aan de gang om dat goed uit te werken. Dat vraagt gedetailleerd onderzoek en vervolgens moet het ook allemaal doorgerekend worden. Hoe dat gebiedsgerichte proces er precies uit gaat zien, weet ik ook nog niet. Maar mijn rol bestaat er natuurlijk

met name uit dat ik in de overleggen onder leiding van collega Schouten aan tafel zit om te zorgen dat de rijksbelangen die onder mijn ministerie vallen, daarin een goede plek krijgen. Maar er wordt op dit moment ook door collega Schouten heel hard gewerkt om te bepalen hoe dat precies in die gebieden tot stand moet komen. Dat moeten we nog eventjes afwachten, want daar vinden de provincies natuurlijk zelf ook iets van. Daar moeten we samen goede afspraken over maken.

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):

Het is mooi dat er aan de slag wordt gegaan, maar ik ben toch wel benieuwd wanneer het dan weer wat duidelijker wordt. We zijn met z'n allen een heel proces in aan het gaan en ik merk dat ik het toch ook wel prettig vind om te weten hoe dat er allemaal uit gaat zien en wanneer wij dus meer over die projecten gaan horen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik wil niet in de verleiding komen om me te veel op het terrein van collega Schouten te begeven. In december komt er een nieuwe brief naar de Kamer en daarin staan de vervolgstappen voor het oplossen van de stikstofproblematiek. Maar laat ik daar nu niet op vooruitlopen. Er wordt met de rijksheren en de provincies natuurlijk in gezamenlijkheid heel hard gewerkt om tot goede afspraken te komen.

De **voorzitter**:

Heb ik het goed gezien dat mevrouw Kröger haar laatste vraag nu wil inzetten?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, voorzitter. Ik hoor de minister zeggen: wij gaan de maximumsnelheid van 100 km/u doorrekenen voor heel Nederland. Dat gaat gevolgen hebben voor het hele verkeersbeeld. Dat kan gevolgen hebben voor nut en noodzaak van MIRT-projecten. Dat kan; dat sluit de minister niet uit. En er moet nog ongelofelijk gepuzzeld en zorgvuldig onderzocht worden hoe die wegen qua PAS passen. Dan trek ik de conclusie dat het volstrekt prematuur was om die zeven wegen, die stikstofruimte, in die brief te claimen. Mijn vraag aan de minister is of zij, als zij nu zegt dat zij het zorgvuldig wil gaan doen, inderdaad bereid is om voor de A27 bij Amelisweerd echte alternatieven — dus ook een alternatief dat uitgaat van 80 km/u binnen de bak — te onderzoeken. Wil zij dit toezeggen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Voorzitter. Ik heb het gevoel dat ik wel heel erg in herhaling val. Mevrouw Kröger maakte een samenvatting van wat ik allemaal heb gezegd. Daar was ik het gelukkig mee eens. Maar wat er precies uit gaat komen, weet ik gewoon niet. Mevrouw Kröger spreekt over nut en noodzaak van heroverwegingen. Natuurlijk is er een nut en noodzaak om, als je nieuwe berekeningen hebt, te bekijken of het allemaal nog steeds klopt. Maar dat is iets anders dan ter discussie stellen of het hele project überhaupt moet doorgaan. Overigens moet de bak ook bij 80 km/u worden verbreed, maar dit terzijde. Wij gaan zorgvuldig de projecten bekijken. Wij zullen daar in een aantal gevallen een ADC-toets voor moeten doorlopen. Men mag er uiteraard op rekenen dat wij dit zorgvuldig zullen doen.

De heer **Laçin** (SP):

Dat is toch niet het antwoord waar ik op hoopte, en mevrouw Kröger ook niet. Ik heb bij deze minister het idee dat meer asfalt het doel is, en niet een betere doorstroming. Als

met een lagere maximumsnelheid de betere doorstroming — wat volgens mij het doel zou moeten zijn — gerealiseerd kan worden, is de hele verbreding onnodig, overbodig. Daarom wil ik de vraag van mevrouw Kröger herhalen: zal de minister verschillende scenario's laten doorrekenen, uitgaande van die doorstroming, en zal zij, als blijkt dat verbreding niet nodig is, dit project gewoon schrappen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dit is een beetje vragen naar de bekende weg. Ik heb al meermalen aangegeven hoe wij hier in zitten. Natuurlijk gaat het om de doorstroming. Wij gaan niet een nieuw probleem creëren. Als daar met deze aanpak alsnog files blijven staan, doen wij het niet goed. Men mag erop vertrouwen dat de oplossing die eruit komt natuurlijk het probleem moet oplossen. Anders slaat het nergens op. Daarvoor gaan wij gewoon de berekeningen zorgvuldig uitvoeren.

De voorzitter:

De laatste vraag op dit punt voor de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ja, de laatste vraag op dit punt. Als dus blijkt dat met 100 km/u de doorstroming daar verbetert en het probleem opgelost wordt, gaat de verbreding van de A27/A12 bij Amelisweerd niet door.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dit project is gedimensioneerd om 100 km/u te gaan rijden. Dus dit lijkt mij een gek verhaal.

De heer Moorlag (PvdA):

Ik wil het verder niet meer hebben over die zeven projecten, want die zijn in politiek beton gegoten. Maar het is wel voorzienbaar dat andere projecten vertraging oplopen — een jaar, drie jaar, vijf jaar. Mevrouw De Pater refereerde daar ook al aan. Dit betekent dat de middelen voor die projecten niet worden uitgegeven. Tezelfdertijd liggen er projecten op de plank die misschien pas over drie, vijf of zes jaar aan snee zouden komen, op het terrein van investeringen in fietsinfrastructuur en op het terrein van investeringen in spoorinfrastructuur. Ik vraag nogmaals of er dan substitutie mogelijk is. Als die asfalt- en betonprojecten noodgedwongen naar achteren gaan en reeds geprogrammeerde fiets- en ov-projecten naar voren kunnen worden gehaald, is de minister dan bereid om dat te doen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Overigens: u zei dat die zeven projecten in politiek beton gegoten zijn en dat bij die projecten geen vertraging plaatsvindt. Dat is helemaal niet het geval. Dat weet ik helemaal niet. Ik heb ook aangegeven dat voor Sint-Annabosch-Galder drie tot vijf jaar vertraging staat. Het enige wat we hiermee regelen is dat, waar de snelheidsverlaging in deze projecten al als mitigerende maatregel was ingezet, dat ook zo blijft en dat je daarmee in deze projecten op dezelfde voet door kunt. Dat zegt niets over het tijdstip van realisatie.

Dan uw andere punt: er zullen misschien projecten zijn die verder in de vertraging schieten, terwijl andere projecten eerder kunnen, omdat ze weinig stikstofproblematiek

hebben. Ja, ik denk dat we daar in gebiedsgerichte processen goed naar moeten kijken met elkaar. Dat kan een vaarweg zijn, dat kan een spoorweg zijn. Ik denk dat ik daarin straks samen met mijn collega goed de afweging zal maken. Ons is er alles aan gelegen om zo veel mogelijk van die projecten zo snel mogelijk te realiseren. Als ergens een paar wegenprojecten totaal vastzitten, maar ik kan met een vaarweg wel vooruit, dan ga je dat naar voren halen. Dat zou ook een spoorweg kunnen zijn. Dat moeten we gewoon in dat gebiedsgerichte proces goed met elkaar afwegen. Daarmee lopen we ook al vooruit op de systematiek van het Mobiliteitsfonds. We willen natuurlijk volgend jaar ook niet voor niks al met een dummybegroting komen om daar alvast langzaam naartoe te werken.

De voorzitter:

Daarmee vervolgt de minister haar betoog. Ze was bezig met het rondje algemeen en ging dan over naar het rondje langs de velden, volgens mij.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja. Laat ik beginnen — veel Kamerleden deden dat ook; niet allemaal, maar dat maakt ook niet zo veel uit — in het Noorden. Er is veel gesproken over de Lelylijn, in ieder geval door alle Kamerleden die zich over het spoor hebben uitgelaten vandaag. In het verleden is er ook uitvoerig onderzoek gedaan naar een snelle verbinding met Noord-Nederland door de aanleg van een nieuwe verbinding. In 2007 is daarover geconcludeerd dat de meerwaarde relatief beperkt was, maar er is een veelheid aan maatregelen afgesproken en uitgevoerd om de bereikbaarheid te verbeteren, onder andere via het regiospecifieke pakket en de middelen uit de motie-Koopmans.

Met de regio zal in de komende periode een actualisatie worden uitgevoerd van dat eerdere onderzoek naar de ontwikkelingen en opgaven in de regio. Ook wordt onderzocht in hoeverre de verschillende oplossingsrichtingen — ik benadruk het nog maar: verschillende oplossingsrichtingen — hierin een bijdrage kunnen leveren. Ik wil met de regio breed onderzoeken en in gesprek blijven over de vraag op welke wijze we de verbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland verder kunnen verbeteren, zonder daarbij vooruit te lopen op de oplossingsrichtingen. Ik heb van een aantal van u gehoord: het móét per se spoor zijn. Voor ons is een HOV-verbinding ook een optie, met de nadruk op "optie".

Serius onderzoek kost tijd. Ik geloof dat de heer Laçin het had over in Q1 al. Nou, daarvan moest ik echt even ... U kunt geen ijzer met handen breken. Ik verwacht de Kamer volgend najaar hierover te kunnen informeren, maar echt nog niet in het voorjaar. Dan kun je geen serieuze onderzoek uitvoeren, zeker niet met alle opties die u ook allemaal in beeld wilt hebben.

De voorzitter:

De heer Laçin gebruikt een volledige interruptie.

De heer Laçin (SP):

Nee, ik wil even iets rechtzetten. Ik heb niet in Q1 om volledige onderzoeksresultaten gevraagd. Ik vroeg of dan de eerste onderzoeksresultaten met ons gedeeld kunnen worden. Ik begrijp heel goed dat dat niet meteen het hele onderzoek is, maar de eerste contouren.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ook dat wil ik niet toezeggen. Ik weet niet of dat zo heel erg zinvol is. Maar in het najaar komen we met meer gegevens daarover.

Dan de stand van zaken rondom Zwolle. Is dat betrouwbaarder en robuuster te maken? De aanpak van station Zwolle is in volle gang. Er wordt gewerkt aan het project Zwolle-Herfte, waar twee extra sporen komen. Dit zal inderdaad ook al een belangrijke verbetering zijn. Overigens komen we er later nog wel op terug dat je in Zwolle, doordat de verbinding met de Randstad beter is geworden, een aanmerkelijke instroom van mensen ziet die daar willen gaan wonen, omdat het in de Randstad allemaal aanmerkelijk duurder is. Je ziet dus wel degelijk de effecten daarvan.

Welke concrete stappen worden er nu gezet voor reistijdverkorting naar Noord-Nederland? De heer Amhaouch, de heer Ziengs en mevrouw Van der Graaf hebben daar uitdrukkelijk naar gevraagd. Ik noemde net al Zwolle-Herfte, maar ook extra sneltreinen tussen Leeuwarden en Groningen, en de spoorboog Hoozeveer — de heer Amhaouch noemde die zelf ook — waardoor de reistijd richting Groningen wordt verkort. Ik heb met de regio afgesproken te kijken naar wat er nodig is voor verbeteringen, bijvoorbeeld als gevolg van de instroom van het nieuwe NS-materieel dat sneller kan rijden op de Hanzelijn. Zo versnellen we stap voor stap wat we al kunnen doen binnen het bestaande spoor en binnen de dienstregeling. Daarnaast kijken we natuurlijk ook naar de langere termijn. Ik heb net al iets gezegd over de Lelylijn.

De heer Amhaouch heeft gevraagd of ik snel werk kan maken van de decentralisatie Zwolle-Leeuwarden en de veerdiensten in het Waddengebied. De provincie Friesland en mijn collega Van Veldhoven hebben allebei de ambitie om de sprinterdienst te decentraliseren. Voorwaarde is logischerwijs dat de reiziger erop vooruit moet gaan. Dat zijn we nu aan het uitwerken, waarbij we natuurlijk ook naar de financiële randvoorwaarden kijken.

Over concessies voor de Waddenveren heb ik in het BO-MIRT met de provincie Friesland afgesproken, voornemens te zijn om voor 2023 te komen tot besluitvorming over decentralisatie, het moment van decentralisatie en de voorwaarden waaronder dat kan plaatsvinden als onderdeel van het integrale besluit over de marktordening op het spoor. Samen met de provincie kijken we naar een goed moment daarvoor.

U hebt gevraagd naar de Nedersaksenlijn en ook mevrouw Van der Graaf deed dat. Het is een bekende wens van de regio Noord-Nederland. Bij mijn weten heeft de regio hier zelf al onderzoek naar laten doen. In het kader van het TBOV 2040 zullen we ook de mogelijkheden van een Nedersaksenlijn in de analyses betrekken. Het gaat natuurlijk om het inzicht in de vervoerwaarden die je moet hebben, de maatregelen die daarvoor nodig zouden zijn en bijbehorende kosten. Gezien dat proces zien we nu geen reden tot een apart aanvullend onderzoek. In het najaar van 2020 zullen we deze wens mee kunnen wegen met alle andere inzichten die we bij elkaar leggen in het kader van het Toekomstbeeld OV 2040.

Kan de trein niet stoppen op station Heerenveen IJss Stadion bij evenementen, zo vroeg de heer Moorlag. In de afgelopen periode hebben partijen in de regio met de NS

onderzocht of dat mogelijk is. Helaas bleek dat dit jaar nog niet het geval, onder andere omdat hiermee de verbinding niet meer zou aansluiten op de regionale lijnen op station Leeuwarden. Maar er is altijd hoop. Voor volgend jaar wordt het opnieuw onderzocht, dus wie weet kunnen we dit het volgende seizoen wel voor elkaar krijgen.

De heer Ziengs vraagt of de minister zicht houdt op de ontwikkelingen met waterstof op niet-geëlektrificeerde treinlijnen. Ik ben een groot voorstander van het verkennen van nieuwe mogelijkheden die kunnen bijdragen aan het verduurzamen van de mobiliteit. Met Noord-Nederland hebben we daar afspraken over gemaakt. Er liggen inderdaad kansen ten aanzien van waterstof en ook bijvoorbeeld batterijtreinen. In 2020 zetten we in op het realiseren van een pilot met een waterstofrein om ook die ontwikkelingen weer een stap verder te brengen.

Ook over Kornwerderzand zijn door meerdere leden vragen gesteld. Mevrouw Van der Graaf had het mooie momentje net gemist toen we het met elkaar konden vieren, maar ...

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Ik zat juichend op de bank, zult u begrijpen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, natuurlijk. Dat was afgelopen juni, toen u inderdaad met zwangerschapsverlof was. We hebben met elkaar overeenstemming kunnen bereiken. Die moet vastgelegd worden in een bestuursovereenkomst. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de teksten van die bestuursovereenkomst. De verwachting is eigenlijk dat dit op korte termijn kan worden afgerond en dat we ze kunnen ondertekenen.

Mevrouw De Pater heeft daar nog de specifieke vraag aan toegevoegd of ik bereid ben tot tolheffing daar. Die zou de regio mogelijk willen voorstellen. Nee, wij zijn niet voornemens om tolheffing te introduceren. In de afgelopen jaren is er door Rijk en regio samen gekeken of tolheffing een mogelijkheid was voor financiering. We hebben geconstateerd dat dit geen optie was en daarom is dit ook geen onderdeel van de afspraken die we in juni hebben gemaakt. Alle argumenten daarvoor kan ik wel herhalen, maar dat voegt niet zo heel veel toe, denk ik.

Mevrouw De Pater zegt dat Flevoland niet bereid is om bij te dragen aan de laatste regionale 15 miljoen. In de afspraken die we in juni jongstleden hebben gemaakt met de regio heeft de provincie Friesland zich garant gesteld voor deze 15 miljoen. Dat hebben ze ook gemeld in hun brief aan mij, waarvan ik u in juni op de hoogte heb gesteld. De provincie praat momenteel met andere provincies over de vraag of men bereid is een deel van die 15 miljoen te dekken, zodat Friesland minder dekking hoeft te leveren. Ik denk overigens dat Friesland en Flevoland hier door elkaar lopen, want wat ik net zei betreft Flevoland. Flevoland zegt nu niet bereid te zijn. Het College van Gedeputeerde Staten van Friesland staat nog steeds bestuurlijk garant voor de afspraken die we hebben gemaakt, dus ik ga ervan uit dat ze dat onderling oplossen.

In het MIRT-onderzoek A28 Amersfoort-Hoogeveen is gekeken naar doorstroming en verkeersveiligheid. Zitten er in het pakket van kleine inframeetregelen ook maatregelen die op het traject Zwolle-Hoogeveen worden getroffen, vraagt mevrouw De Pater. In de

probleemanalyse is er inderdaad naast doorstroming ook naar verkeersveiligheid op het traject gekeken. Er zijn afspraken gemaakt in het BO MIRT over verschillende maatregelenpakketten gericht op het op peil houden van de bereikbaarheid en het verbeteren van de verkeersveiligheid. De uiteindelijke oplossingen zullen aansluiten bij de aandachtspunten uit de probleemanalyse. De maatregelenpakketten zullen begin komend jaar definitief worden vastgesteld. Dan zal ook duidelijk worden welke maatregelen daar voor Zwolle-Hoogeveen precies in zitten.

Ik kom bij de vragen van de VVD. Leiden de verbeteringen aan het Prinses Margrietkanaal en de bruggen tot meer goederenvervoer over het binnenwater? IenW werkt in het kader van het MIRT-project hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl in fase 1 — die is afgerond — en fase 2 aan de hele vaarweg, dus aan het Prinses Margrietkanaal, het Van Starckenborghkanaal en het Eemskanaal. Die verbeteringen leiden op zichzelf niet direct tot meer goederenvervoer, maar maken het wel mogelijk voor schippers om met grotere schepen van vaarklasse VA te varen. Wij gaan ervan uit dat per saldo het aantal vervoerde goederen daardoor zal toenemen op deze vaarweg. We gaan er ook van uit dat het in de toekomst een aantrekkende werking heeft op vervoer over water.

De heer Moorlag stelde ook een vraag over de vaarweg Lemmer-Delfzijl: hoe kan een verbreding van de sluis Delfzijl bijdragen aan investeringen? Rijk en regio hebben afgesproken om op het moment dat de sluisen het einde van hun technische levensduur bereiken of als er een capaciteitsknelpunt naar voren komt, een onderzoek te starten waarin wordt gekeken naar zowel vervanging als optimalisatie, uitgaande van de bestaande kolk lengtes.

De heer Ziengs vroeg of de initiatieven in Noord-Nederland om fietsen te stimuleren kunnen worden versneld. Zijn daar middelen voor? Ik ben bekend met het door de regio opgestelde actieplan. Ik heb daar ook de complimenten voor overgebracht. Het actieplan bevat ook maatregelen om het dagelijkse woon-werk- of woon-schoolfietsgebruik te stimuleren met speciale doorfietsroutes en snelfietsroutes. In de BO MIRT van vorig jaar en dit jaar heb ik met de extra middelen uit het regeerakkoord en het Klimaatakkoord mooie afspraken kunnen maken over het stimuleren van fietsen. Een voorbeeld is de snelfietsroute Groningen-Drenthe, waar ik 3,48 miljoen aan bijdraag. Dergelijke snelfietsroutes zijn ook belangrijk voor de regionale bereikbaarheid. Ik zou wel alles willen realiseren, maar ja, ik heb net als de regionale overheden natuurlijk ook altijd te maken met beperkte financiële middelen.

De Paddepoelsterbrug: wanneer is er meer duidelijkheid over de opening van de nieuwe brug? De verkenning naar de definitieve oplossing voor deze brug is in gang. De werkzaamheden voor de tijdelijke hoge voet- en fietsbrug zijn ook in gang. We streven ernaar om die zo spoedig mogelijk te realiseren. Er is specifiek gevraagd hoe het zit met de aansprakelijkheid. Er was sprake van een bedieningsfout, waardoor die brug is aangevaren door een schipper. De veroorzaakte schade is inmiddels afgehandeld. Dat waren de antwoorden over het Noorden.

De voorzitter:

Daar is een vraag over van de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Ik heb een concrete vraag over de Paddepoelsterbrug. De verkenning loopt. Dat is mooi. Wanneer is die verkenning klaar? Want dat is waar de regio op zit te wachten: wanneer is er duidelijkheid over het vervolg?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar komen we in de tweede termijn op terug. Ik weet zo niet wanneer die klaar is.

Dan kom ik bij Noordwest. In het debat over stikstof hebben we het eigenlijk al gehad over de vragen van de heer Moorlag maar ook van anderen over de A27 bij Amelisweerd. We moeten daar dus eerst nadere analyses doen voordat we kunnen kijken wat we daar gaan doen met een ADC-toets of op een andere manier.

De heer Dijkstra vroeg naar het Zuidasdok: wil de minister dat versoberen of annuleren? We hebben als gezaghebbende derde mevrouw Sybilla Dekker een onderzoeksopdracht kunnen geven om opnieuw te heroverwegen en te kijken of met betrekking tot het Zuidasdok optimalisaties en versoberingen mogelijk zijn. Ik verwacht u ook hierover in het eerste kwartaal van 2020 nader te kunnen informeren.

Meerdere sprekers hebben gevraagd naar de bomenkap bij — zo vat ik het maar even kort samen — het benzinestation langs de A9. Om de A9 te kunnen verbreden, moet eerst ruimte worden gemaakt. Deze voorbereidende werkzaamheden beginnen na 1 januari 2020, onder andere met het verwijderen van bomen en struiken in Ouder-Amstel. In het onherroepelijke tracébesluit is ook de verplaatsing van een tankstation en verzorgingsplaats opgenomen. Daarvoor dienen 3.000 bomen te verdwijnen, waarvan 10% voor het tankstation. Conform het vastgestelde beleid moet er om de twintig kilometer een verzorgingsplaats met een tankstation langs de autoweg zijn. Andere locaties daarvoor zijn ten tijde van het ontwerpen van de ruimtelijke inpassing voor het tracébesluit wel onderzocht, maar zijn allemaal afgefallen omwille van gebrek aan voldoende ruimte of omwille van de veiligheid. Alle verwijderde natuur wordt door RWS gecompenseerd binnen de gemeente. Na het onherroepelijk worden van het tracébesluit zijn andere overheden ook verplicht om hun bestemmingsplannen hierop aan te passen.

De N9 rond Alkmaar: wat is daar mogelijk? Mevrouw De Pater stelde daar vragen over. De capaciteit ofwel de I/C-verhoudingen van de N9 zijn voldoende. De veiligheidsproblematiek op het deel Alkmaar-Den Helder kenmerkt zich door weggebruikers die onveilige inhaalmanoeuvres maken, onoplettend zijn of afgeleid zijn. Op korte termijn voert Rijkswaterstaat waar mogelijk ook verbeteringen door aan de N9. Zo wordt er ook gekeken naar de veiligheid van de berm en wordt een inhaalverbod overwogen.

De heer Schonis vroeg of het kabinet aan de slag gaat met de fietsroute Haarlem-Amsterdam-Utrecht. Daar is het kabinet mee aan de slag. Haarlem-Amsterdam is bijna klaar. Daar is 1,38 miljoen in geïnvesteerd. Rijkswaterstaat heeft het initiatief genomen om de mogelijkheden van de fietsroute tussen Amsterdam en Utrecht, Van Dam tot Dom — wat een leuke naam! — te verkennen. De resultaten van die verkenning zal ik inbrengen bij het volgende BO MIRT.

Even kijken, de heer Amhaouch vraagt naar de verdubbeling van het spoor op de corridor Amsterdam-Hoorn. In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 20 november is de

bestuursovereenkomst corridor Amsterdam-Hoorn getekend. Spoorverdubbeling is op basis van de uitgevoerde studie niet nodig. Wel heb ik samen met de minister voor Milieu en Wonen en de regiobestuurders een multimodaal bereikbaarheidspakket samengesteld en is er een voorkeursalternatief voor het hoofdwegennet opgesteld. Fiets, spoorinfra, spoorbenutting en mobiliteitsmanagement zijn onderdelen van het multimodale pakket van maatregelen en daarmee komen wij gezamenlijk in voldoende mate tegemoet aan de toenemende vraag naar mobiliteit op deze corridor.

Waarom zijn er geen afspraken gemaakt voor de Noord/Zuidlijn, vraagt de heer Schonis.

De **voorzitter**:

Voordat de minister daarop doorgaat, is er een vraag van de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Nog even een vraag over Amsterdam-Hoorn. Ik hoor de minister zeggen dat het niet nodig is. Is dat omdat de MKBA zo negatief is? Wij horen dat die grond al in bezit is en dat er op allerlei terreinen al rekening mee is gehouden. Waar zit de crux in dit verhaal?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Volgens de NMCA 2017 is er geen capaciteitsknelpunt op deze lijn. In het regeerakkoord hebben we met elkaar afgesproken dat de NMCA-systematiek leidend is. Nogmaals, om de problematiek op te lossen, is dit multimodale bereikbaarheidspakket als volgende oplossing vastgesteld.

Waarom geen afspraken over de Noord/Zuidlijn? U weet dat dat dan zou gaan om een zeer grote investering en een zeer complex project. Dat vraagt een zorgvuldig proces en zorgvuldige voorbereiding. Partijen zijn in intensief gesprek met elkaar, maar daar kan ik echt geen termijn aan hangen. Er zullen meerdere opties zorgvuldig afgewogen moeten worden. Een van de opties is het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en mogelijk naar Hoofddorp. Ook de verdere aanpassing van station Schiphol is een optie. In het MIRT-onderzoek Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp wordt in gezamenlijkheid gekeken naar de bereikbaarheid en de ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied. Alle opties zullen zorgvuldig worden meegenomen. Om daar toch iets van een termijn aan te verbinden: het is de bedoeling om in het najaar van 2020 hierover een besluit te gaan nemen.

Welke investeringsscenario's zijn er voor het vergroten van de internationale bereikbaarheid van Schiphol? Eind van dit jaar krijgt u een ontwerp van de luchtvaartnota naar de Tweede Kamer. Daarin zal er ook aandacht zijn voor de verschillende scenario's en de rol van de trein daarin. Daar komen we nog over te spreken.

Is de investering landzijdig gedaan vanwege meer internationale connecties met de trein of voor het verhogen van het aantal vluchten? Het maatregelenpakket voor de verbeteringen van station Schiphol zijn bedoeld om de groei van het aantal trein- en busreizigers goed en veilig te kunnen verwerken. Het is noodzakelijk vanwege de groei die daar plaatsvindt, vandaar een nieuw busstation, een nieuwe indeling van de perrons, het plaatsen van de poortjes et cetera.

Wat is de stand van zaken voor de opwaardering van station Amsterdam Lelylaan, vraagt de heer Schonis. Voor dat knooppunt heeft de regio ook een pakket maatregelen samengesteld. De regio heeft mij gevraagd om te bekijken of ook het station verbeterd kan worden. Ik heb toegezegd dat mee te nemen in de quickscan die wordt uitgevoerd naar de westkant van Amsterdam.

Mevrouw Van der Graaf vroeg naar de knelpunten op het spoor bij Almere en Amersfoort. Het spoortraject van Amersfoort naar Apeldoorn en Ede is volgens NMCA 2017 geen vervoersknelpunt en derhalve is er onvoldoende aanleiding om hiervoor een MIRT-verkenning te starten. Het is nu eerst aan de vervoerders op dit traject om te zorgen voor voldoende vervoerscapaciteit. Voor de spoorverbinding naar Almere wordt in het kader van het PHS ook gewerkt aan de verhoging van het aantal treinen om die groei daar te accommoderen.

In het bestuurlijk overleg MIRT is niet besloten tot het doortrekken van de Uithoftram naar Zeist-Amersfoort. Uitstel moet geen afstel worden. De optie van het doortrekken van de Uithoftram nemen we mee in de vervolgfase van het gebiedsprogramma U Ned. Op dit moment was de informatie onvoldoende rijp om tot besluitvorming over te kunnen gaan. In het vervolgonderzoek kijken we onder andere naar de relatie met de uitwisseling van het autoverkeer van de A28 en de ov-relatie met Amersfoort. Momenteel wordt binnen U Ned aan een HOV-bus via de A28 gewerkt. Hiermee kunnen reizigers van Amersfoort zonder overstap naar Utrecht Science Park reizen.

De heren Amhaouch en Schonis vragen wat we kunnen doen om de ontwikkeling van station Lunetten te bevorderen. Ik herken de grote opgave in de regio Utrecht. Daarom ben ik samen met de regio en met BZK bezig om een verkenning te starten "Ov en wonen in en rond Utrecht". Dan kijken we naar het beter bereikbaar maken van het Utrecht Science Park, het ontlasten van Utrecht Centraal, de ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties en uiteraard de bouw van extra woningen. Een aantal concrete oplossingsrichtingen worden in die verkenning onderzocht, te weten: een versterkt station Lunetten-Koningsweg met alternatieven zoals een sprinter en een IC-station, een HOV-verbinding van Oost- naar West-Utrecht, zoals vanaf Leidsche Rijn via Westhaven en Lunetten naar Utrecht Science Park, en het geven van een impuls en de ontsluiting en gebiedsontwikkeling in Nieuwegein en Utrecht-Zuidwest.

Wanneer kan de MIRT-verkenning Utrecht Science Park starten? Ik heb net al gezegd dat er een verkenning ov en wonen komt in en rond Utrecht. De officiële startbeslissing daarvoor wordt uiterlijk medio 2020 genomen.

De heer Ziengs heeft over De Bilt gesproken. In De Bilt ligt een enorme kans om ontwikkelingen daar een boost te geven, zo sprak hij. Hij vraagt of ik mij daarvan bewust ben. Zeker. In het gebiedsprogramma U Ned kijken we breed naar mogelijke ontwikkellocaties. De Bilt en station Bilthoven zijn onderdeel van de scope.

De heer Dijkstra spreekt over woningbouw in Rijnenburg. De minister voor Milieu en Wonen heeft in het BO MIRT met de regio Utrecht de afspraak gemaakt om te zorgen voor een plancapaciteit voor de woningbouw van 130% van de woningbehoefte vanaf 2025. Dat is een belangrijke afspraak, omdat tot op heden de plancapaciteit in deze regio achterblijft bij die van andere grootstedelijke regio's. Op basis van het MIRT-

onderzoek Wonen en werken, dat ik net al noemde, wordt in brede zin gewerkt aan het verstedelijkingsperspectief voor deze regio. Dat wordt in combinatie met bereikbaarheid uitgewerkt. Ik weet niet wie van u het noemde, maar we willen natuurlijk juist richting een Mobiliteitsfonds voorkomen dat, zoals in het verleden heeft plaatsgevonden, er ergens nieuwe woningbouw wordt gerealiseerd en dat men achteraf tot de conclusie komt dat de ontsluiting niet goed geregeld is en dat er ook geen ov in de buurt is. Dat soort dingen willen we uitdrukkelijk voorkomen.

Mevrouw Van der Graaf vraagt of ik wil kijken naar de spoorverdubbeling tussen Utrecht-Veenendaal. Op de corridor Utrecht-Arnhem zijn in het kader van het Toekomstbeeld OV diverse ambities in onderzoek. In de contourennota is aangegeven dat op dit traject zowel het nationale als het internationale treinverkeer versterking behoeft. In het lopende onderzoek naar de opties zal worden bekeken wat er op dit traject noodzakelijk is. Uitbreiding van de infrastructuur zal onderdeel zijn van de analyses.

De voorzitter:

Er is over een vorig punt een vraag van de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Over Utrecht. Ik hoor ov en wonen in die combinatie. Ik hoor niet concreet of zo'n wijk Rijnenburg ook echt tot ontwikkeling komt. Het is prima dat er overgeprogrammeerd wordt, maar vooralsnog is het allemaal binnenstedelijk. U zegt terecht dat een wijk bereikbaar moet zijn met ov en met de auto, maar ik hoor eigenlijk alleen maar auto. Van een linkse gemeentebestuurder in Utrecht begrijp ik dat ze geen woning in de polder willen, omdat ze daar windmolens willen bouwen. Dat betekent dat we alleen maar ov daar gaan doen. Hoe zorgen we ervoor dat zo'n sciencepark, ook in De Bilt, en de nieuwe wijken gewoon goed bereikbaar blijven met de auto, gekoppeld aan de A12 die we zo meteen gaan verbreden? Anders wordt het alleen maar een grote linkse bedoeling. Dat kan niet het geval zijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ook dit mogelijke woningbouwproject Rijnenburg wordt komend jaar meegenomen in de afweging.

Ik ben door het Noorden heen.

De voorzitter:

Hebben er leden nog vragen over Noordwest-Nederland? Als dat niet het geval is, gaan we door met de volgende regio.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan gaan we naar Zuidwest-Nederland. Soms lopen de regio's een beetje in elkaar over, maar goed. De heer Dijkstra vroeg of de verbreding van de A12 tussen Gouda en Utrecht — dankzij Utrecht kun je deze verbinding tot beide regio's rekenen — door kon gaan. Het onlangs afgeronde verkeersonderzoek naar de problematiek op dit traject geeft zeker aanleiding tot een MIRT-verkenning. Voordat we daarmee kunnen starten, moet er echt nog het een en ander uitgezocht worden, onder andere de effecten van de mogelijke oplossingsrichtingen, ook voor de aansluiting op de N11. We kijken uiteraard breder dan naar infraoplossingen alleen. Vervolgens wordt er dan toegewerkt naar een

MIRT-verkenning. Die verwachten we komend najaar te kunnen starten.

De heer Van Aalst vroeg wanneer de A15 bij Gorinchem zou worden aangepakt. Ik deel de wens van de heer Van Aalst om snel stappen te zetten op de A15 bij Ridderkerk-Gorinchem. Op dit moment loopt er een verkenning naar de aanpak van dit traject. Ik ben ook voornemens om nog deze kabinetsperiode een voorkeursbesluit te nemen. Daarnaast zijn er met de regio afspraken gemaakt over kortetermijnmaatregelen voor de hele A15, waaronder dit traject.

De heer Dijkstra heeft in het kader van de PAS ook nog gevraagd of regionale projecten konden doorgaan. Het is inderdaad niet zo dat alleen nationale projecten last hebben van de stikstofproblematiek, lokale en regionale projecten hebben dat ook. Die moeten dus allemaal een projectspecifieke beoordeling maken. De NRU kan bijvoorbeeld ook vertraging oplopen. Het moet inderdaad in samenhang worden bekeken, zoals we ook in een bestuursakkoord hebben staan.

Mevrouw De Pater heeft uitdrukkelijk over verkeersveiligheid gesproken. Zij vroeg hoe het kan dat er in Zuid-Nederland relatief veel dodelijke slachtoffers vallen. Voor de rijkswegen gaan we het komende jaar nader onderzoeken hoe Zuid-Nederland zich tot andere regio's verhoudt en waar de verschillen hem in kunnen zitten. Dat weten we nu simpelweg niet. Dat zal een uitgebreid en diepgravend onderzoek moeten zijn. Ik verwacht de resultaten op zijn vroegst eind volgend jaar. Volgend jaar hoop ik er tijdens het MIRT-debat meer over te kunnen zeggen.

Mevrouw De Pater heeft nog aandacht gevraagd voor de Zanddijk bij Yerseke. De heer Schonis zie ik ook knikken. Zeeland heeft onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om de Zanddijk bij Yerseke te verbinden met de A58. Ik heb kennisgenomen van de diverse varianten en met Zeeland afgesproken om een second opinion te vragen over de rijksbelangen die eventueel gediend zouden kunnen worden door de uitvoering van het project Zanddijk. Rijkswaterstaat zal daar ook bij betrokken zijn. In maart 2020 zal er een gesprek over plaatsvinden.

Mevrouw De Pater vraagt ook of de maatregelen voor de Algeracorridor wel voldoende zijn voor de doorstroming en of er voldoende rekening is gehouden met nieuwe woningbouw. In het kader van de MIRT-verkenning oeververbinding regio Rotterdam is daar op 16 juli jl. de bestuurlijke voorkeur voor vastgesteld. Het pakket van maatregelen voor de Algeracorridor is voldoende om de verkeersdoorstroming op de lange termijn te verbeteren. En ik kan u geruststellen: er is rekening gehouden met toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. In het kader van de MIRT-verkenning zal een en ander natuurlijk allemaal nog veel gedetailleerder uitgewerkt moeten worden.

Dan blijf ik nog even bij mevrouw De Pater. Is de minister bereid om als Rijk integraal betrokken te blijven bij de gebiedsuitwerking van het Westland? Voor mij staat daarbij voorop dat er sprake is van een regionale en lokale opgave. De gemeente Den Haag zorgt voor de woningbouw en de gemeente Westland voor de ontwikkeling van de Greenport. Zij zullen gezamenlijk de ruimtelijke keuzes moeten maken en de ruimtelijke-orderingsprocedures daarvoor doorlopen. Bereikbaarheidsmaatregelen die daarbij passen, maken integraal onderdeel uit van deze plannen. Ook daarvoor zijn de gemeenten verantwoordelijk. Voor eventuele ingrepen in de provinciale infrastructuur

geldt dat voor de provincie. Economische Zaken is ook aangehaakt bij de planvorming vanwege de Greenport. Binnenlandse Zaken is aangehaakt vanwege de woningbouwopgave en Rijkswaterstaat zal als wegbeheerder van het hoofdwegenet aangehaakt blijven om ervoor te zorgen dat we geen verkeerde effecten krijgen op het hoofdwegenet, als gevolg van de keuzes die worden gemaakt.

Mevrouw Van Esch heeft gevraagd of de verbreding van de A6 bedoeld is voor vliegveld Lelystad. In de NMCA van 2017 is op de A6 tussen Almere en Lelystad een NMCA-knelpunt vastgesteld. Dat is de reden waarom besloten is om een verbreding van de weg te onderzoeken. Het staat daarmee los van vliegveld Lelystad. Onafhankelijk van vliegveld Lelystad is dat dus nodig.

De heer Ziengs heeft gevraagd naar het standpunt aangaande Gent-Terneuzen. Dat gaat weer over het spoor. De MKBA die voor de bereikbaarheid van North Sea Port Gent-Terneuzen is uitgevoerd, is voor een spoorproject relatief positief. Het betreft echter een wensenpakket van maatregelen, waarvan in het vervolg nog helder moet worden of en wanneer die maatregelen moeten worden uitgevoerd. Dat gaat bijvoorbeeld over de problemen bij de Sluiskilbrug die u noemde, de noordelijke ontsluiting en de extra spoorverbinding tussen Axel en Zelzate aan de oostzijde van het kanaal. U had vragen over het adaptief proces. Wat wordt daar precies mee bedoeld? De rondetafel heeft procesafspraken gemaakt om stapsgewijs aan de marktvraag te kunnen voldoen, vooral omdat er nog veel onzekerheid is over de economische groei op lange termijn. Er is afgesproken om in het komend jaar een intentieverklaring op te stellen, waarin partijen aangeven zich te gaan inzetten voor de totstandkoming en bekostiging van een samenhangend pakket. Daar wordt nog verder op gestudeerd en alle partijen zijn constructief met elkaar in overleg.

Dan ga ik weer terug naar de heer Ziengs. Gaat u, gezien de lokale bereidheid, met de regio in gesprek over een station Dordrecht Leerpark, door er geld voor te fourneren? Het antwoord is: ja, daartoe ben ik bereid. In het BO MIRT hebben we het volgende afgesproken. Komend jaar gaan we met de regio een uitwerking maken van een mogelijke schaa sprong op de oude lijn tussen Leiden en Dordrecht. De inpasbaarheid op het netwerk en potentie van Dordrecht Leerpark worden daarin echt meegenomen. Daarbij zullen we ook kijken naar de verstedelijking in de buurt van de stations. Bij het BO MIRT van volgend jaar is het de bedoeling dat we meer inzicht hebben in de kansen, prioriteiten en fasering van de schaa sprong.

Mevrouw Van der Graaf — ik ga wel mooi heen en weer — vraagt of ik bereid ben om de IC Leiden-Utrecht vlot te trekken en de baanstabieleit op te lossen. Zoals vorig jaar aan de Kamer gemeld, blijkt uit onderzoek van ProRail dat er zorgen zijn over de baanstabieleit van dit traject als er extra intercity's zouden gaan rijden. Daarom is er gezocht naar een oplossing zonder dat er extra maatregelen nodig zijn. De sprinter die in de brede spits tussen Leiden en Alphen aan den Rijn rijdt, kan relatief gemakkelijk doorgetrokken worden naar Utrecht. Dat betekent een verdubbeling naar vier treinen per uur. Het is de eerste stap die we gezamenlijk gaan zetten. Het op orde brengen van de baanstabieleit voor een intercity kost ongeveer 180 miljoen. Dat is wel erg veel geld voor één extra intercity. Dat valt ruim buiten het bedrag dat de provincie en IenW voor dit project beschikbaar hebben. Ik denk dat er met die sprinter een hele mooie verbeter slag wordt gemaakt.

Voorzitter. Dat waren mijn punten over Zuidwest. Ik heb nog wel een aantal algemene punten in mijn mapje "overig". Daar kom ik straks op. Ik neem eerst even een slokje thee met honing.

De voorzitter:

U heeft gelijk. Gaat u daarna maar door.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er wordt erg met mij meegeleefd. Ik krijg een kopje thee met honing voor mijn keel. Dank aan degenen die dat hebben bedacht.

Dan kom ik nu bij het Oosten. De heer Dijkstra en de heer Van Aalst vroegen wat ik kan doen om de problemen rond de A15 en de A12 versneld aan te pakken. Ik heb de wens voor versnelling bij de start van de aanbesteding van ViA15 meegegeven. Zodra de aanbesteding is afgerond, kan ik u informeren hoe de winnende marktpartij dat in de bieding heeft opgenomen. Ik heb met de regio afgesproken om te starten met een gedragsaanpak op dit deel van de A12. Dat moet ervoor zorgen dat de filedruk op korte termijn wordt verlicht, ook tijdens hinder als gevolg van werkzaamheden. Overigens hebben we dat in alle bestuurlijke overleggen besproken: de Minder Hinder-aanpak. Ik ben erg blij om te constateren dat alle regio's daar heel graag samen met Rijkswaterstaat en ProRail in optrekken, om zo veel mogelijk de hinder te beperken, en daarbij ook uitdrukkelijk werkgevers betrekken. Bij het renoveren van de IJsselbrug in de A12 wordt een duurdere methode gebruikt, waardoor zeven van de acht rijstroken tijdens de renovatie beschikbaar blijven om de hinder zo veel mogelijk te beperken. Waar het echt noodzakelijk is én kan, zullen we dat zeker niet nalaten.

Dan de N35. Daarover is door de meeste fracties — niet door allemaal, maar wel door heel veel — gesproken. Wanneer waardeert u het resterende deel van de N35 op naar een 2x2-autoweg, zoals opgenomen in de Marsroute van de provincie Overijssel? Mij is al opgevallen dat daarvoor ook een zware delegatie op de tribune zit. In de 50 kilometer lange N35 tussen Zwolle en Almelo is de afgelopen jaren ruim 650 miljoen geïnvesteerd door Rijk en regio samen, waarvan 460 miljoen door het Rijk. Voor het traject naar Nijverdal worden specifieke veiligheidsmaatregelen getroffen ter verbetering. Naar aanleiding van de gesprekken die ik het afgelopen jaar met de provincie heb gevoerd, is in het afgelopen Bestuurlijk Overleg MIRT afgesproken om een aanvullend verkeersonderzoek naar dit traject te starten. Begin 2020 zullen wij in een bestuurlijk overleg de uitkomsten van het onderzoek bespreken, inclusief de financiële consequenties. Uiteraard zal ik uw Kamer daar ook over informeren.

Ik zal proberen alle vragen over de N35 en alle aanverwante vragen in één keer te beantwoorden. De N35 tussen Nijverdal en Wierden loopt vertraging op door de PAS-problematiek. Er wordt nu hard gewerkt aan de projectspecifieke toets. We doen er natuurlijk ook daar alles aan om de vertraging zo beperkt mogelijk te houden. Voor mogelijke verdere maatregelen op de N35 zullen we te zijner tijd weer een projectspecifieke toets moeten doen, maar daar kan ik op dit moment nog erg weinig over zeggen. Ik kan nu dus ook niet inschatten of dat één of drie jaar vertraging zou betekenen. Dat is gewoon een ruime bandbreedte.

De heer Dijkstra heeft gevraagd of ik bereid ben om de weg aan de provincie over te dragen. Momenteel loopt een gezamenlijk verkeersonderzoek. Een mogelijke overdracht kan onderdeel van de gesprekken zijn. Uiteraard zal er dan sprake moeten zijn van een bruidsschat in de zin van wat er sowieso nog nodig zou zijn voor beheer en onderhoud. Ik heb in mijn Brabantse tijd als gedeputeerde de N69 overgenomen van, destijds, minister Eurlings. We hebben de afgelopen tijd een traject rondom de N65 in Brabant gehad. Uiteindelijk is ervoor gekozen dat de weg niet wordt overgedragen, maar dat de provincie wel projecttrekker wordt. Er zijn hierin dus allerlei smaken mogelijk. Ik denk dat het goed is om die allemaal tegen het licht te houden.

Ik denk dat dit de N35 was, voorzitter.

De voorzitter:

Ik zag dat de heer Van Aalst vragen heeft over de N35.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb er in die zin vertrouwen in dat ik het niet zo heel belangrijk vind of het, oneerbiedig gezegd, over de schutting gaat of dat we samen tot een financiële onderbouwing komen, als die N35 maar aangepakt gaat worden. Om te voorkomen dat we pleisters gaan plakken, wil ik graag van de minister horen dat we allemaal op dezelfde lijn zitten en dat we richting de Marsroute gaan. En dat we dus niet weer een stukje en weer een stukje gaan doen, maar dat we nu gewoon zeggen dat, wat er ook gaat gebeuren, die Marsroute er komt, en dat we aan tafel gaan zitten om de financiering te regelen. En of het nou over de schutting gaat met een bruidsschat of dat we samen komen tot een financiële onderbouwing, vind ik niet zo heel belangrijk, als het maar de Marsroute is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Over de schutting zal het sowieso niet gaan, want van een overdracht naar de provincie kan alleen sprake zijn als de provincie dat ook zelf wil. Dus over de schutting gooien is sowieso nooit aan de orde. Waar het gaat over de Marsroute: daar hebben we nou net met elkaar het verkeersonderzoek over afgesproken. Ik heb ook met de gedeputeerde tijdens het bestuurlijk overleg afgesproken dat we wel een keer knopen moeten doorhakken. We kunnen niet eindeloos blijven studeren. Dus daar gaan we het gesprek over aan als het verkeersonderzoek is afgerond.

De voorzitter:

Dan vervolgt de minister haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter.

De heer Van Aalst heeft ook over de N36 gesproken. Er is al veel geïnvesteerd in de verkeersveiligheid op de N36. In de periode 2015 tot en met vorig jaar zijn er maatregelen uit Meer Veilig 3 genomen. Zo is het gedeelte waar meer dan gemiddeld ongevallen plaatsvinden ook met 50 cm verbreed in combinatie met groot onderhoud. Er zijn bermverhardingen toegepast en ribbelmarkeringen aangebracht. Ik zal u voor het AO Verkeersveiligheid nog informeren over de invulling van het nieuwe pakket van 25 miljoen voor de rijks-N-wegen.

De **voorzitter**:

En over deze weg een vraag van de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dat klinkt niet helemaal als een nee, dus daar ben ik op zich al blij mee. We constateren nu wel dat er een soort van een impasse tussen provincie en Rijk ontstaat. De provincie geeft aan dat het eigenlijk een rijksweg is, wat het officieel natuurlijk ook is. Bij het Rijk is er op dit moment niet heel erg veel acute nood om er wat aan te gaan doen. Alleen, het aantal ongevallen gaat nog steeds door op die N36. Die heet niet voor niets een dodenweg. Dus ik ben wel blij dat de minister voor het AO Verkeersveiligheid hierop terugkomt, maar ik hoop in ieder geval dat ze de druk er op houdt, want er moet daar wel wat gaan gebeuren. Volgens mij kan dat met kleine investeringen en simpele oplossingen gerealiseerd worden en is alleen bermverharding niet voldoende. Dan praten we meer over inrichting van de berm et cetera.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik denk dat we daarover ook het goede gesprek met de provincie voeren. Ten aanzien van die N-wegen delen we natuurlijk met elkaar dat daar bovengemiddeld veel ongevallen plaatsvinden. Op het onderliggend wegennet vindt het merendeel van de ongevallen plaats. Dat de bermen daar ook een belangrijke rol in spelen, is precies de reden geweest waarom dit kabinet ook 50 miljoen extra heeft uitgetrokken voor specifiek veiligere bermen bij N-wegen. Maar daar kom ik dus inderdaad voor het AO Verkeersveiligheid op terug.

De heer Dijkstra heeft het over Driel. Het stuw- en sluiscomplex komt leeg te staan en de heer Dijkstra wilde daar een creatieve en recreatieve invulling aan geven. Het gebouw staat leeg vanwege de invoering van de bediening op afstand van Amerongen, zoals hij zelf ook al aangaf. Het korte antwoord is dat Rijkswaterstaat graag in gesprek zal gaan met partijen die interesse hebben getoond in dit gebouw, want het is natuurlijk de bedoeling dat er verder wel iets mee gebeurt.

Mevrouw De Pater heeft behalve de N35 ook de N50 en de A1 Stroe-Apeldoorn genoemd, ook in het kader van verkeersveiligheid. Uit het programma Meer Veilig is er 5 miljoen beschikbaar gesteld voor het traject richting Nijverdal. Naar verwachting zal het komend jaar met de realisatie daarvan ook worden gestart. Middels een startbeslissing is er ook al opdracht verleend voor de N50 Kampen-Kampen Zuid. Daarbij wordt het voorkeursalternatief 2x2 als onderdeel van het MIRT verder uitgewerkt. Hierdoor worden de veiligheid en de doorstroming op de N50 verder verbeterd.

Mevrouw De Pater vraagt ook nog wat ik vind van de verbreding van de A50 Bankhoef-Paalgraven. Ik ben er ontzettend blij mee dat we in het Bestuurlijk Overleg MIRT met Gelderland en Brabant goede afspraken hebben kunnen maken over het starten van een MIRT-verkenning. Ik hoop echt heel snel een startbeslissing te kunnen gaan nemen, want het staat heel hoog in de filetop. Dus fijn dat we daar ook met de provincies goede afspraken over hebben kunnen maken.

De heer Dijkstra heeft het nog over de afslag Elst. Zijn vraag luidt: wilt u om tafel gaan met Arnhem en Nijmegen om een grotere bijdrage te leveren aan die afslag 38? In het

afgelopen bestuurlijk overleg hebben we daarvoor een rijksbijdrage van 5,25 miljoen beschikbaar gesteld. De verdere ontwikkeling van het logistiek knooppunt Nijmegen is ook onderdeel van de actie binnen het Programma Goederenvervoercorridors. Daar zijn we als Rijk nog over in gesprek met de regio. Naast sturingsafspraken worden ook afspraken gemaakt over de verdeling van kosten voor gebiedsontwikkeling. Uiteraard kunnen de gemeenten Arnhem en Nijmegen daar ook bij aansluiten, want die hebben daar wel degelijk ook een groot belang in.

Dan ga ik naar de heer Amhaouch. Wanneer gaat het onderzoek naar de Berlijntrein — zo noem ik het maar even simpel — naar de Tweede Kamer? Komend jaar werken we met de Duitse partners verder om tot een gezamenlijk voorstel te komen. Het is mijn ambitie om uw Kamer medio volgend jaar nader te informeren, waarbij de combinatie van snelheid en stops ook helder naar voren moet komen conform de toezegging op het AO Internationaal Spoor en een motie van de hand van de heer Amhaouch. Voor die timing ben ik ook wel afhankelijk van besluitvorming in Duitsland. De langetermijnezichten volgen in de uitwerking van het toekomstbeeld ov, dat ik eind volgend jaar naar uw Kamer zal sturen.

Barneveld-Noord. De heer Amhaouch en de heer Stoffer ... Ach, nou is de heer Stoffer net weg. Hij heeft heel lang zitten wachten. Maar goed, de ondersteuning van de heer Stoffer volgt het ongetwijfeld op afstand.

De voorzitter:

Misschien even ter toelichting: de heer Stoffer moest nog naar een ander overleg in deze Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Heel begrijpelijk, voorzitter. Waarom komt er geen tijdelijke ic-stop in Barneveld-Noord; zeker gezien de werkzaamheden bij knooppunt Hoevelaken? Ik begrijp zeer de wens van de gemeente en de gedachten daarover van de heren Amhaouch en Stoffer. Minder hinder bij werkzaamheden staat ook bij mij hoog op het lijstje. We hebben vooruitlopend op de bepaling voor minderhindermaatregelen bij het project Hoevelaken daarom ook echt serieus gekeken naar de haalbaarheid van een intercitystation. Uit analyses blijkt dat een intercitystop, ook in een tijdelijke situatie, voor circa tien keer zoveel reizigers tot een verslechtering van de reistijd leidt op korte en middellange termijn. Daarom hebben wij in het bestuurlijk overleg MIRT afgesproken om voor de lange termijn de mogelijkheid van een nieuw station in Barneveld-Noord wel onderdeel te laten uitmaken van een nadere analyse bij de uitwerking van het Toekomstbeeld OV 2040, maar voor nu toch echt te kiezen voor de grotere aantallen reizigers die hier anders door zouden worden getroffen. Helaas.

De heer Van Aalst over de decentra...

De heer Amhaouch (CDA):

Een uitkomst is een uitkomst, maar de vraag hier is of de regio inderdaad samen met het Rijk ook echt naar actuele informatie heeft gekeken — gewoon op de huidige basis — en niet naar oude informatie, want we weten dat Barneveld groeiende is en dat er enorm wat woningbouw plaatsvindt. Is samen met die regio daadwerkelijk gekeken naar de actuele cijfers en is op basis van die cijfers tot een conclusie gekomen? Ik vraag om

een bevestiging van de minister. Of is nog een poging noodzakelijk om er samen goed naar te kijken, zodat iedereen dezelfde informatie heeft?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens mijn informatie is dat goed gedaan. Met zowel de gemeente als de provincie is goed naar die cijfers gekeken. Dit is er helaas uitgekomen.

De voorzitter:

Neemt u nog even rustig een slok en dan mag u verdergaan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik vrees dat mijn stem steeds krakeriger wordt, maar ik ga proberen om de eindstreep te halen. De heer Van Aalst, over de decentralisatie van de sprinter Apeldoorn-Enschede. Deze staat pas op zijn vroegst voor 2025 gepland. Hij vraagt of dit niet wat eerder kan. De betrokken provincies, Gelderland en Overijssel, en wij hebben uiteraard de ambitie om dat zo snel mogelijk te doen. We kijken nu naar mogelijke verbeteringen voor de reiziger, het financiële plaatje en ook naar het moment van mogelijke decentralisatie. Besluitvorming daarover, en dus ook over de termijn waarop die decentralisatie kan plaatsvinden, zal gebeuren in het kader van de integrale besluitvorming over de ordening op het spoor in 2020. Dat betekent dan ook dat de nieuwe concessie op zijn vroegst per 2025 zou kunnen ingaan.

De heer Laçin vroeg wanneer er een dubbelspoor tussen Didam en Doetinchem komt, zodat er een sneltrein vanuit de Achterhoek kan rijden. De wens van Gelderland tot een verdere uitbreiding van dubbelspoor in de Achterhoek is uiteraard bekend. We hebben vrij recent het dubbelspoor tussen Zevenaar en Didam in gebruik genomen. Dat memoreerde de heer Laçin ook al even. Dat hebben wij ook gefinancierd. De prioriteit van Gelderland bij het regionale spoor lag vervolgens bij de verbetering van de transfercapaciteit op station Nijmegen Heyendaal. Daarvoor hebben wij vorige week in het BO MIRT-oost ook cofinanciering afgesproken. Op dit moment zien wij geen knelpunten op het traject in de Achterhoek. We hebben ook verder geen middelen om daaraan bij te dragen.

Dan de F35. En dan hebben we het niet over defensie. Mevrouw Van der Graaf vroeg naar de verdere stappen voor de F35, de fietsverbinding van Nijverdal naar de Duitse grens. Ik deel met mevrouw Van der Graaf dat snelfietsroutes belangrijk zijn voor de regionale bereikbaarheid. In de Bestuurlijke Overleggen MIRT van vorig en dit jaar hebben we weer extra middelen uit het regeerakkoord kunnen inzetten om mooie afspraken te maken over de aanleg van fietspaden. De minister voor Milieu en Wonen heeft in voorgaande jaren regelmatig in verschillende delen van die snelfietsroute F35 geïnvesteerd, maar op dit moment kan ik daar vanwege de beperkte financiële middelen nog niets naders over zeggen.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Volgens mij is het antwoord duidelijk. De minister gaat daar binnen het programma voor de snelfietswegen geen extra geld voor vrijmaken. Moet ik het zo begrijpen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zo heb ik het wel begrepen. Inderdaad, geen extra middelen.

Dan kom ik bij Zuid. Ik blijf even bij mevrouw Van der Graaf. Zij vroeg wanneer de trein Maastricht-Luik gaat rijden. Ik neem aan dat zij het dan over de Drielandentrein heeft. Zij verwees daar ook naar. Vanaf eind augustus van dit jaar zijn er meerdere bestuurlijke overleggen geweest met de vervoerders NS en Arriva, ProRail en de provincie Limburg. Er is onder andere gesproken over de inbouw van ETCS, de bekostiging daarvan en de voortgang van de businesscase-onderhandelingen met NMBS, onze Belgische collega's. Ik concludeer dat partijen echt hun verantwoordelijkheid pakken bij het nemen van vervolgstappen. Maar tegelijkertijd moet ik ook constateren dat de besluitvorming nu nog niet vergevorderd genoeg is om harde afspraken te kunnen bezegelen en een planning daarvan te kunnen geven. We streven ernaar om de Kamer in het voorjaar van 2020 over de voortgang te kunnen informeren. Ik zeg dit wel met een kleine slag om de arm, omdat ik natuurlijk afhankelijk ben van de stappen die de vervoerders in deze periode zullen zetten.

Dan kijk ik even naar de leden aan de andere kant van de zaal. Er is gesproken over de IC-verbinding Amsterdam-Heerlen-Aken. De heer Amhaouch is een warm pleitbezorger van die verbinding. Zijn buurman noemde in dit verband kameraad Roemer. Nou is dat ook mijn kameraad Roemer, maar dan hebben we het over Feyenoord. Maar dat is iets anders. Die liefde delen wij met elkaar. Ik begrijp u beider ongeduld om tot verbeteringen te komen in die verbinding Amsterdam-Heerlen-Aken. Ik deel met u het belang van de grensoverschrijdende verbindingen en wat die verbinding ook zou kunnen betekenen voor de regio Heerlen en omgeving. Ik wil me daar graag voor inzetten, waar mogelijk op korte termijn dus ook met een verdubbeling van de frequentie Maastricht-Heerlen-Aken en ook met een serieus oog voor structurele verbeteringen. Voor het structureel doortrekken van de IC Amsterdam-Heerlen naar Aken wijzen alle experts op de hoge exploitatiekosten en de risico's voor de punctualiteit op de drukke corridor Amsterdam-Eindhoven. Ik constateer ook dat er nog een bandbreedte zit in de cijfers. Daar moet dus eerst heel goed naar gekeken worden. Die belangen moeten goed worden afgewogen. Samen met de betrokken partijen, waaronder de provincie Limburg en het Duitse verkeersverbond NVR, wil ik tot een gedragen besluit komen. Ik verwacht dat ik u daarover in het voorjaar van 2020 nader zal kunnen informeren.

Dan de vraag of station Berkel-Enschot nu op de lange baan is geschoven. De mogelijkheden voor station Berkel-Enschot worden meegenomen in de nadere uitwerking van het Toekomstbeeld OV. De resultaten zullen in het najaar van 2020 naar uw Kamer worden gestuurd.

De heer Amhaouch kwam nog met een heel specifiek project. Hij vroeg of ik bereid ben financieel bij te dragen om de impasse rond de gevaarlijke overweg Vierpaardjes te doorbreken. Dan hebben we het over Venlo. Het antwoord daarop is "nee", want eerder is al een flinke rijksbijdrage van 18 miljoen toegezegd vanuit het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. Dat is al een fors bedrag. Een hogere bijdrage zou ten koste gaan van de aanpak van andere overwegen, waar grotere risico's zijn. In het bestuurlijk overleg hebben we besproken dat ik wil vasthouden aan de eerder gemaakte afspraken. Ik verwacht dan ook dat de gemeente en de provincie hierin hun verantwoordelijkheid zullen nemen.

De voorzitter:

Daarover zijn vragen van de heer Amhaouch en wellicht daarna ook nog de heer Moorlag, die aangeeft dat de heer Amhaouch eerst mag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mag ik misschien de suggestie doen om de vraag van de heer Amhaouch over de bereikbaarheid van Greenport Venlo hier meteen in mee te nemen? Dat was een hele terechte vraag van de heer Amhaouch, want hij vroeg hoe het staat met de uitvoering van zijn eigen motie. Conform de afspraak in het Bestuurlijk Overleg MIRT over de goederenvervoercorridors wordt er ook een integraal plan van aanpak voor Venlo uitgewerkt. Specifiek voor het spoor zit daarin dat ProRail in het kader van PHS het emplacement aan het uitwerken is, zodat het ook geschikt wordt voor de zo belangrijke 740 meter lange treinen. Er worden ook quick wins in het kader van het maatregelenpakket Derde spoor uitgewerkt. Daarbij wordt de totale spoorse bereikbaarheid van Venlo als internationaal — ik benadruk het grensoverschrijdende ervan — vervoersknooppunt betrokken. In het BO MIRT heb ik ook toegezegd om 2,5 miljoen te investeren in de linkerspoorbeveiliging richting Kaldenkirchen. De volgende acties zijn al in uitvoering. Er wordt in Trade Port Noord een nieuwe railterminal gerealiseerd met een rijksbijdrage. U weet ook dat de Maaslijn wordt geëlektrificeerd.

Dat was het over dit punt, voorzitter.

De heer Amhaouch (CDA):

We hebben het nu inderdaad over het bijna-midden van het centrum van Venlo waar de Brabante route, het goederenvervoer, doorheen gaat, en waar dadelijk ook Eindhoven-Düsseldorf doorheen gaat. Bij de Vierpaardjes komt een ondertunneling. Dat zal links- of rechtsom gaan gebeuren. Je kunt zeggen dat dat vandaag de dag misschien bovenwettelijk is, maar de vraag hier is: welke impact op dat project heeft de nieuwe wet externe veiligheid die er aan staat te komen? Gaat die de zaak weer vertragen? We weten dat de Brabante route alleen maar drukker wordt, omdat de Betuwelijn nog niet volop loopt en ze in Duitsland nog steeds bezig zijn. Daarom vraag ik niet naar de huidige situatie, maar vraag ik de minister: wat betekent de nieuwe wet externe veiligheid dadelijk voor dat project? Ik vraag de minister om daar eens kritisch over mee te denken. Ik verwacht hier vandaag inderdaad niet een keiharde toezegging van geld, maar ik wil wel weten wat die nieuwe wet gaat betekenen. Ik kan me haast niet voorstellen dat er geen ondertunneling komt in dat zeer drukke gebied.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Amhaouch noemde het zelf al: het gaat om nieuwe wetgeving, dus dat weten we allemaal nog niet. Maar als die wet van kracht wordt, gaan we uiteraard kijken wat de consequenties daarvan zijn. Dat gaan we zeker in kaart brengen.

De heer Moorlag (PvdA):

Zoals ik het heb begrepen — ik kon hier vanwege overschrijding van mijn spreektijd in de eerste termijn niet op ingaan — is het wel een wat zure kwestie. De veiligheidsregels veranderen en de veiligheidscontouren worden anders. Daarom moeten er zes woningen worden opgekocht. Dan wordt er gezegd: we kennen de impact nog niet. Naar ik van de gemeente heb begrepen, gaat het om de aankoop van zes woningen, voor 2,9 miljoen. Dat is toch wel een issue waarvan je zegt: dat zou in redelijkheid niet alleen voor rekening van de gemeente moeten komen. Het gaat om wijziging van

rijksregelgeving en ik ben het met de heer Amhaouch eens dat het aangepakt zal moeten worden, want het is een niet-verantwoorde situatie. Mijn klemmende vraag aan de minister is, of zij de bereidheid heeft om zich iets verder uit te strekken dan zij zo-even tentoonspreidde.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik lag al in spagaat ongeveer. Nee, dat is flauw. Ik heb net al tegen de heer Amhaouch gezegd dat je, als er nieuwe wetgeving van kracht wordt, moet kijken naar wat de consequenties daarvan zijn. Maar dat geldt niet alleen op dat punt; het geldt in heel Nederland. Nu heb ik ook gewoon te maken met precedentwerking. Ik was vorige week nog op bezoek in West-Brabant, waar ze ook over nogal wat overwegen wel wat te melden hebben, kan ik u zeggen, zowel langs de Brabantroute als langs de West-Brabantroute. Ik denk dat we ervoor moeten waken dat we aan "gelijke monniken, gelijke kappen" vasthouden. Nogmaals, ik gaf net aan dat er echt voldoende inzet is, ook vanwege het grote belang van het knooppunt Venlo, ook internationaal, om daar goed naar te kijken. Maar op dit moment vraagt u net iets te veel.

De voorzitter:

Dan vervolgt de minister haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mevrouw Van der Graaf vroeg naar de brug bij Ravenstein. Wanneer gaan we die verbreden om meer treinen te kunnen laten rijden? Op dit moment is de brug bij Ravenstein geen actueel knelpunt. Daarom is er onvoldoende aanleiding om een verkenning te starten. Maar het maakt wel onderdeel uit van de analyses in het Toekomstbeeld OV, dus we houden het goed in de gaten.

Wanneer kan de tweede trein per uur tussen Roosendaal en Antwerpen gaan rijden? Dat vroeg mevrouw Van de Graaf ook. Het doortrekken van de intercitty naar Roosendaal zal op zijn vroegst in het tweede kwartaal van 2021 tot stand kunnen worden gebracht. Dat heeft te maken met de realisatie van de aanleg van de spoorbeveiliging.

De heer Amhaouch vroeg welke vervolgstappen ik ga zetten om de aanbesteding van Eindhoven-Düsseldorf tijdig tot stand te brengen. Ligt u nog op schema, was eigenlijk ook de vraag. Het antwoord daarop is: ja, we liggen nog op schema. 9 mei jongleden is samen met de regio en de Duitse vervoersautoriteiten een overeenkomst getekend voor de directe IC-verbinding Eindhoven-Düsseldorf. Dat is een hele mooie mijlpaal, want toen ik tien jaar geleden gedeputeerde was, was ik daar ook al mee bezig. Dus het heeft even wat tijd gekost, maar dan heb je ook wat. Vervolgens zijn de voorbereidingen voor de aanbesteding gestart. De Duitse verkeersautoriteit bereidt momenteel het aanbestedingsproces verder voor. Ze verwachten eind 2020 deze concessie te kunnen gunnen. ProRail werkt momenteel ook aan een onderzoek naar de benodigde infrastructuurregelen. De resultaten daarvan worden aan het eind van het jaar al verwacht. Naar aanleiding van een toezegging aan de heer Ziengs werkt de ACM momenteel aan een advies over het waarborgen van het gelijke speelveld voor de verbinding Eindhoven-Düsseldorf. Ik verwacht u begin volgend jaar meer duidelijkheid te kunnen geven over de uitkomsten van dat advies.

Dan de heer Van Aalst. Wil het Rijk samen met de provincie de A2 Het Vonderen–Kerensheide eerder realiseren dan 2025/2027? Vorig jaar is inderdaad verzocht om dat met twee jaar te versnellen. Rijkswaterstaat heeft daar de mogelijkheden voor onderzocht. Versnelling met twee jaar zou leiden tot vertraging bij andere projecten in Zuid-Nederland en zou derhalve grote negatieve gevolgen hebben voor weggebruikers. Het zou verder leiden tot hogere kosten. Vandaar dat versnelling van de openstelling er niet in zit.

De heer Dijkstra heeft gesproken over de stand van zaken rond Houten-Hooipolder. Omdat ik zorgvuldig moet omgaan met het beschikbare budget, kies ik ervoor om samen met de provincie het knooppunt alleen gedeeltelijk aan te pakken. Dat is een oplossing die op basis van verkeerskundige berekeningen tot 2040 echt goed zal werken. De kosten voor een totaal stoplichtvrij knooppunt Hooipolder liggen rond de 250 miljoen euro, waarvan Rijkswaterstaat nu een deel uitvoert in de vorm van de verbingsboog. De extra kosten zijn dus zo'n 200 miljoen. De A59, waar de verkeerslichten staan, is bovendien geen knelpunt en komt volgens de NMCA-analyses ook niet boven in de toekomst.

Over de bereikbaarheid van Limburg is nog iets gevraagd door de heer Dijkstra. We kijken daar natuurlijk ook heel goed naar. In het programma SmartwayZ zitten natuurlijk zowel Brabant als Limburg aan tafel. Er is besloten tot een pakket mobiliteitsmaatregelen op de A2 tussen Eindhoven en Weert. Verder loopt er een haalbaarheidsstudie naar een tweede pakket. Daarnaast zal ik binnenkort de Structuurvisie A67 Leenderheide-Zaarderheiken vaststellen, waarna de planuitwerking voor dat traject kan starten. Er loopt ook nog een planstudie naar de verbetering van de doorstroming bij knooppunt Zaarderheiken. De A2 tussen knooppunt het Vonderen en Kerensheide zal ten slotte in plaats van een spitsstrook een reguliere extra rijstrook krijgen.

Ik zie mevrouw De Pater opveren, want ze hoorde "A67". Daar heeft ze inderdaad ook een vraag over gesteld. Hoe kijkt de minister aan tegen de verbreding daarvan in relatie tot de verkeersveiligheid? In de programmaraad SmartwayZ heeft besluitvorming plaatsgevonden over de bestuurlijke voorkeur voor de A67. Dan gaat het om een breed pakket van korte- en langetermijnmaatregelen. Er kan daardoor direct worden gestart met verbetering van de veiligheid en de doorstroming, ook voor vrachtverkeer. Bij de kortetermijnmaatregelen moet u onder andere denken aan de aanleg van pechhavens, het verbeteren van de aansluitingen en slimme maatregelen voor het veiliger invoegen. Iedereen die daar weleens rijdt, weet dat het best wel ingewikkeld is als je daar door een muur van vrachtwagens moet zien in te voegen. Een andere kortetermijnmaatregel is het meten van de bandenspanning bij vrachtwagen. Dat lijkt klein, maar iedere klapband die je voorkomt, is er toch weer één en vermindert de vertraging. Daarnaast wordt de weg van knooppunt Leenderheide tot Geldrop toekomstvast verbreed naar 2x3 stroken, zodat een verdere uitbreiding mogelijk blijft. De verbredingsmaatregelen zullen uiteraard worden uitgewerkt binnen de Tracéwetprocedure.

Dan de heer Stoffer nog een keer. Wordt er bij de renovatie van de stuw bij Grave ook gekeken naar capaciteitsuitbreiding van de sluis? Binnen het complexprogramma van de VNR wordt alleen een renovatie voorzien en in de huidige programmering van de begroting is dus niet voorzien in een capaciteitsuitbreiding van de sluis bij Grave. U weet

ook dat we bij de vaarwegen te kampen hebben met een zeer krap budget.

Dat was het blok over deze regio.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik heb even gewacht tot het einde van het blokje, omdat ik heel veel verbindingen aan de grens met België heb aangehaald. Reizigers wordt al heel erg lang die tweede trein tussen Roosendaal en Antwerpen voorgehouden. Ik hoor de minister nu zeggen: zoals het er nu naar uitziet, komt die er pas in het tweede kwartaal 2021. De treinen voor Maastricht-Luik staan ook allang klaar. Ook daar lijkt geen schot in de zaak te zitten en dan zegt de minister nu: in het voorjaar 2020 hopen we dat de besluitvorming ver genoeg is. Maar ook dat geeft nog geen concreet zicht op een trein. Ik wil heel graag meer beeld krijgen bij wat daar precies speelt. Waarom is er zo veel vertraging? Wat is er zo ingewikkeld aan met België?

Gaandeweg dit debat komt er nog weer een e-mail binnen van een reiziger, die zegt: ik moet vaak richting Brussel reizen vanaf Amsterdam, een rit van bijna drie uur. Dat is bijna twee uur langer dan met de Thalys, maar ik kan pas kort van tevoren plannen en dan valt er niet meer te reserveren in de Thalys, waardoor ik weer met die andere trein moet. Dan ben ik een stuk langer onderweg, de overstaptijden worden niet gehaald vanwege vertragingen en voor je het weet, sta je weer ergens een uur te wachten. Dit zijn de problemen die de reizigers op dit moment ondervinden, en niet pas sinds gisteren, maar echt al jaren, terwijl hun al jarenlang een betere verbinding wordt voorgehouden. Wat speelt er?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik heb net ter rechterzijde gehoord dat hierover in het voorjaar nog een brief naar de Kamer wordt gestuurd. Het specifieke punt van de veiligheid kunnen we behandelen in het AO Spoorveiligheid dat we binnenkort hebben. Wellicht kunnen we dat daarvoor nog wat meer toelichten. Maar ik onderschrijf helemaal uw hartenkreet. Ik heb, toen ik Europarlementariër was, zelf regelmatig ondervonden hoe onhandig het is om naar Brussel te moeten reizen en wat je dan allemaal tegenkomt. Ik denk dat we zeer met elkaar delen dat we iedere verbetering die we daarin kunnen aanbrengen, zo snel mogelijk ook willen. Maar ik zal kijken waaraan het precies ligt dat die veiligheid pas in 2021 kan. Dat kunnen we dan nader toelichten voorafgaand aan het AO Spoorveiligheid, en voor het overige krijgt u een brief in het voorjaar, in het eerste kwartaal.

De **voorzitter**:

Een vervolgvraag.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik zit even te twijfelen, want ik heb nog een punt waar ik misschien een interruptie over zou willen plaatsen. Ik hoop dat de voorzitter dan een beetje coulant zou willen zijn.

Kan de minister ons toezeggen dat zij heel snel met haar Belgische collega om tafel gaat en in zo'n overleg al deze onderwerpen aan de orde stelt? Daarmee kan zij laten zien dat zij er alles aan doet om voor de reizigers in die grensregio oplossingen te vinden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik zal heel graag bij de NMBS en bij de bestendige deputatie aan de bel trekken.

De **voorzitter**:

De heer Laçin had ook nog een vraag.

De heer **Laçin** (SP):

Ja, voorzitter. Het is goed om te horen dat u coulant zult omgaan met onze verzoeken tot interrupties. Dat biedt mogelijkheden.

Ik wil nog heel even terug naar Heerlen-Aken. Ik ben blij dat de minister daarmee aan de slag gaat. Volgens mij komt de heer Amhaouch straks met een motie die breed is ondertekend, over de nieuwe concessie. Maar over de huidige concessie zegt de minister eigenlijk: ik ga kijken wat mogelijk is en naar een tweede regionale trein. Ik wil hier nog een keer benadrukken dat de provincie ook, alle petitieaanbieders van vorige week, echt wil gaan voor die intercity. Ik wil dat de minister in die gesprekken vooral kijkt naar díé mogelijkheden. Ze moet niet blind gaan kijken naar een tweede regionale trein, maar direct de mogelijkheden bespreken van een intercity.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik begrijp heel goed wat de heer Laçin zegt. Hij kan ook gerust zijn dat de vertegenwoordigers uit Limburg dat ook zelf in hun bestuurlijk overleg heel goed voor het voetlicht brengen. Ik denk dat die tweede trein ook een kans biedt om te laten zien dat er potentieel is. We zitten constructief met elkaar in overleg, maar ik kan verder niet op de zaken vooruitlopen.

De **voorzitter**:

Misschien even over die coulance: mevrouw Van der Graaf zat net met haar hand bij haar kopje en ik interpreteerde dat als hand bij de microfoon en gaf haar het woord. Toen heeft zij een interruptie gepleegd die zij misschien helemaal niet had willen plegen. Vandaar dat ik haar enige coulance toezegde.

Dan gaan we nu door met de minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik zie opeens iedereen naar zijn kopje grijpen.

Ik kom nu bij een toch wel vrij dik pak dat we maar onder "overig" hebben geschaard, omdat het niet specifiek aan één regio was toe te delen.

De heer Schonis vroeg naar het rolstoeltoegankelijk maken van stations. Momenteel wordt er fasegewijs toegewerkt naar 2030. Dan moeten alle stations toegankelijk zijn. Het streven naar een volledig toegankelijk ov per 2040 moet als het goed is ruimschoots op tijd gehaald worden. Eind van het komend jaar dient ProRail een actualisatierapport in bij het ministerie. De tussenstand van de toegankelijkheid van stations is dat in 2022 90% van alle reizen van of naar een toegankelijk station zal worden gemaakt. Eind van het komend jaar krijgt u de laatste actualisatie daarvan.

De heer Amhaouch vraagt over de beperkte capaciteit op het spoor of de minister

vertrouwen heeft in de capaciteitsaanpak en in het materieel. De komende jaren wordt de groei opgevangen met maatregelen die we in het MIRT nemen. De NMCA 2017 heeft laten zien op welke plekken met name nog sprake is van volle treinen, zoals Amsterdam en Utrecht; dat is net goed voorbijgekomen. Het is natuurlijk geen absoluut gegeven dat de versnelde groei doorzet, maar ik ben wel met ProRail en de NS in gesprek over mogelijke aanvullende extra maatregelen om de groei op te vangen. Ik verwacht in het voorjaar daarover een besluit te kunnen nemen. Dan gaat het over een mix van infrastructuur, inzet van materieel en investeringen in materieel. Ik heb er vertrouwen in dat we met de sector een goede, effectieve mix zullen maken die voor de korte termijn soelaas zal bieden. Voor de langere termijn zal — het is vandaag al meerdere keren voorbijgekomen — het Toekomstbeeld OV moeten voorzien in een goede mix.

Dan hebben we de onderwijsaanpak. Ik vind het zelf ook wel een hele mooie. Eerdere proeven hebben laten zien dat als een klein deel van de reizigers het gedrag aanpast, dat grote positieve gevolgen kan hebben voor de piekdruk. Iedereen kent het Nijmeegse voorbeeld wel als een hele mooie showcase. De ervaring leert dat daar ook regionaal maatwerk voor nodig is. We hebben eigenlijk in alle Bestuurlijke Overleggen MIRT concrete afspraken gemaakt om gezamenlijk te werken aan zo'n onderwijsaanpak. Daarbij wil ik overigens wel onderstrepen dat we het niet moeten beperken tot het onderwijs, maar dat we ook in het kader van de werkgeversaanpak moeten kijken naar zowel het personenvervoer — van een dagje thuiswerken tot "moet je nou echt allemaal per se om 9.00 uur op kantoor zijn?" — als het goederenvervoer. Kan er nou echt niet wat meer lading over het water en over het spoor? Dat helpt ook allemaal? Of kan je bedrijf voor dat grootonderhoud nou niet net tijdens de werkzaamheden een weekje dicht in plaats van op een heel ander moment? Er zijn heel veel praktische voorbeelden. Begin 2020 gaan we een bijeenkomst organiseren met de regio's om hierover kennis en ervaringen uit te wisselen.

De heer Amhaouch vraagt hoe de IC Nieuwe Generatie in de nieuwe concessie past en hoeveel er de grens overgaan naar België en Duitsland. Het bestellen en inzetten van materieel voor het hoofdrailnet is aan de vervoerder. Het zal in ieder geval worden ingezet op de HSL-Zuid, zowel voor de IC Direct als voor de dienstverlening van de IC Brussel. Waar het nog meer zal worden ingezet, hangt vooral erg af van het type dienstverlening en uiteraard de bijbehorende vervoersvraag.

In het Toekomstbeeld OV zijn snellere ...

De **voorzitter**:

Voordat de minister daarmee verdergaat, is er nog een vraag van de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Er worden 99 van die nieuwe ICNG's besteld en er was inderdaad een voorbestelling van 20 voor de hsl, die ook naar België kunnen gaan. Dan blijven er nog heel veel over. Hoeveel gaan er dadelijk richting Duitsland en houden we daar ook rekening mee? Zo'n trein moet 20 tot 30 jaar mee. En hoe past het in de concessie? De huidige concessie loopt tot 2025. Dat moet allemaal nog besproken worden en er komt nog een midterm review. Hoe past het in de concessie en wat is daarna een slimme verdeling?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het is aan de NS zelf om daarin een goede afweging te maken. Daar gaan wij als ministerie verder niet over.

De heer **Amhaouch** (CDA):

En gerelateerd aan de concessie? Pas in 2025 gaat de nieuwe concessie in. Daar hebben we nog niet over gesproken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daarvoor worden prestatieafspraken gemaakt waar de NS zich aan zal moeten houden. Hoe ze dat exact invullen is aan hen, als ze de prestatieafspraken maar nakomen.

De **voorzitter**:

De minister vervolgt haar betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Snelle verbindingen met de landsdelen zijn als speerpunt opgenomen. Zouden we een stapje sneller kunnen gaan naar meer hsl-achtige verbindingen, vraagt de heer Moorlag. In februari van dit jaar zijn de contouren van het Toekomstbeeld OV met u gedeeld. Die worden op dit moment verder geconcretiseerd. Snelle verbindingen tussen de landsdelen zijn natuurlijk een heel belangrijk speerpunt. Er wordt ingezet op harder rijden op het spoor waar mogelijk. Waar kunnen eventueel stations worden overgeslagen? Hoe kunnen hogere frequenties tot betere aansluitingen leiden? Harder rijden zonder forse investeringen kan niet overal. Het vraagt onder andere aanpassingen aan het baanlichaam, de energievoorziening en ook de veiligheid. Maatregelen om harder te werken probeer je daar in te zetten waar het kosteneffectief kan en waar zo veel mogelijk reizigers er profijt van hebben. Dat is precies wat onderzocht wordt in de huidige fase van Toekomstbeeld OV. Ik heb al eerder gezegd dat u daar komend najaar over wordt geïnformeerd.

De **voorzitter**:

Daar heeft de heer Moorlag een vraag over.

De heer **Moorlag** (PvdA):

In de Schets Mobiliteit naar 2040 staat in een passage dat er wordt gestreefd naar een verbetering van het internationaal spoorvervoer om een duurzaam en aantrekkelijk alternatief te bieden voor vliegreizen tot circa zes uur. Kijk naar de capaciteit van het Nederlandse spoorwegennet die tegen zijn grenzen aanloopt. Kijk naar de wens om de regio's beter te verbinden met de economische kernzone. Kijk naar de gebrekkige internationale spoorovergangen. Ik kan met de intercity naar Groningen, vervolgens moet ik met een boemeltje naar Leer en daar kan ik op een intercity naar Berlijn stappen. We hebben het net gehad over Heerlen-Aken. We weten dat hogesnelheidsverbindingen een ontwikkeltijd hebben van tien tot twintig jaar. Dan moet je nu toch beginnen met het reserveren van ruimte en het treffen van voorbereidingen om Nederland optimaal te laten aansluiten op het hsl-netwerk? Zeker gelet op de ambitie die in de schets staat. Is de minister dat met mij eens?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De grote keuzes moet je maken in het kader van het Toekomstbeeld OV. In de tussentijd wordt er keihard gewerkt en wordt er gekeken wat er op korte termijn al verbeterd kan

worden, bijvoorbeeld door harder te gaan rijden op trajecten waar dat kan en waar er niet veel aan de baan hoeft te worden versterkt en de energievoorziening op orde is. Er wordt dus gekeken wat er beter kan. Ik heb net de gesprekken met de Duitse collega's in de trein naar Berlijn gememoreerd. Naar aanleiding van de vraag van mevrouw Van der Graaf hebben we het net gehad over hoe we het traject van Roosendaal naar Antwerpen en Brussel misschien nog kunnen versnellen. Venlo-Düsseldorf is aan de orde geweest, net als Heerlen-Aken. We kijken dus wat we op de korte termijn al kunnen verbeteren. De keuzes die wat ingrijpender zijn, passen in het Toekomstbeeld OV. Wellicht kunnen we hier ook in het kader van het groeifonds nog over spreken, zoals u zelf in uw inbreng al zei. Dan gaat het om grote investeringen in de toekomst.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Ik ben geen tegenstander van het optimaliseren van het huidige systeem. Laat ik de vergelijking maken met de auto-industrie. Daar zijn ze jaren bezig geweest met het optimaliseren van dieselmotors: ze nog ietsje beter en zuiniger maken. Op enig moment moet je een schaal- en een systeemspromg maken. Bij het autovervoer gaat het naar elektrisch vervoer: een ander systeem. Dat kost gewoon tijd. De auto-industrie doet het trouwens nog redelijk snel, vind ik. Op dit moment ligt de Nationale Omgevingsvisie voor. Daarin zet je je ruimtelijke ambities voor de komende tijd neer. Dan moet je toch al denken aan corridors voor de internationale verbindingen? Ik vraag niet aan de minister of ze zich wil committeren aan uitgaven, reserveringen of wat dan ook. In elk geval conceptueel moet ze toch erkennen dat er iets moet gebeuren en dat dat een plek moet krijgen in bijvoorbeeld de Nationale Omgevingsvisie?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Laat ik de heer Moorlag dan verklappen dat de minister die op dit moment verantwoordelijk is voor de NOVI, de minister voor Milieu en Wonen, toevallig heel veel weet van dit dossier, het Toekomstbeeld OV, en dat ik er blind op vertrouw dat zij dit goed op het netvlies heeft.

Misschien is dat een bruggetje naar een vraag van de heer Amhaouch over een quickscan voor een magneetzwefbaan of andere vormen van snelle treinen: wanneer zouden we daar iets meer onderzoek naar kunnen verwachten? Ik verwacht u daar nog voor de zomer van 2020 een quickscan over te kunnen aanleveren. Die ligt uiteraard niet ergens op de plank bij ons. Die zal met externe partijen moeten worden opgeleverd. De timing past ook goed bij het traject voor Toekomstbeeld OV, waarvan ik net al heb gezegd dat dat in het najaar komt. In de komende tijd zullen we die quickscan daar dus in mee kunnen nemen.

De heer Amhaouch en mevrouw Van der Graaf hebben ook vragen gesteld over de invoering van 3 kV. De omschakeling van 1,5 naar 3 vraagt om nader onderzoek naar nut en noodzaak, waarbij natuurlijk ook de optie van het verbeteren van het huidige voedingssysteem wordt meegenomen. De kosten en baten zijn sterk afhankelijk van de keuzes op het spoor op langere termijn. Dat vraagt ook om een stapsgewijze aanpak. Als je bijvoorbeeld bestaande treinen moet ombouwen, levert dat flinke extra kosten op. Maar je zou natuurlijk ook kunnen kijken hoe dit gefaseerd kan plaatsvinden met de instroom van nieuwe treinen. De baten uit de capaciteitswinst zijn ook sterk afhankelijk van de inzet van treinen in de toekomst, maar uiteraard ga ik serieus verder aan de slag met deze afspraak uit het regeerakkoord.

De heer Stoffer heeft vragen gesteld over de overstappunten in het ov. Ja, alle modaliteiten zijn uiteraard belangrijk voor het borgen van de bereikbaarheid. Aansluitingen tussen de verschillende modaliteiten zijn cruciaal in het kader van de ketenmobiliteit. Dat geldt zowel voor personen als voor goederen. Samen met de regio kijken we dus ook naar aansluitingen tussen verschillende modaliteiten. Ik noem als voorbeelden station Zoetermeer Lansingerland en Sassenheim, waar dit volgens mij op een hele goede manier lukt.

De heer Dijkstra heeft vragen gesteld over de verlichting langs de snelwegen: wat kan de minister daarover zeggen? Voor het einde van het jaar zal de eerste verlichting die 's avonds en 's nachts uitgeschakeld was, weer aangezet kunnen worden. Voor het einde van het jaar staat dan ongeveer 15% van de verlichting die was uitgezet, weer aan. Dat doen we overigens natuurlijk meteen duurzaam in de koppeling met ledverlichting. De overige 85% van die 550 kilometer zal spoedig daarna volgen, maar u weet dat daar nog onderzoek voor nodig is.

Dan het idee van mevrouw Van der Graaf over de navigatie bij scholen. De vraag was of ik met aanbieders van navigatiesystemen om de tafel wil gaan om voor elkaar te krijgen dat zij in hun adviezen zorgen dat er niet vlak langs scholen wordt gereden. Gemeenten kunnen nu natuurlijk zelf al maatregelen nemen, bijvoorbeeld via het aanwijzen van schoolzones, eventueel ook met verkeers- en snelheidsbeperkingen. Dat is natuurlijk ook maatwerk per school en per wijk. Deze maatregelen kunnen nu ook al ontsloten worden naar aanbieders van navigatiediensten, waardoor ze dus ook een aangepast advies kunnen ontvangen. Om die ontsluiting te kunnen versnellen, heb ik vorige week in het Bestuurlijk Overleg MIRT afspraken gemaakt met de diverse landsdelen over een versnelde landsbrede digitalisering van overheidsdata, waarbij ook dit soort gegevens vanuit gemeenten zouden kunnen worden verwerkt. Ik ondersteun uw inzet en ik ga ook graag eens met de navigatiemarkt in gesprek over hoe we dat zouden kunnen verbeteren, zodat navigatiesystemen hier maximaal rekening mee houden. Ik wil dat gesprek dus graag met hen aangaan in het kader van de verbetering van de verkeersveiligheid rondom scholen.

Mevrouw Van der Graaf heeft gevraagd hoe we komen tot prioritering van beheer en onderhoud van bruggen en sluizen. De meerjarige programmering van beheer en onderhoud gebeurt op basis van inspecties en jarenlange ervaring van mensen. Als er urgente zaken tussendoor komen, zoals acute veiligheidsissues, worden die uiteraard ingepast. Rijkswaterstaat maakt professionele afwegingen welke maatregelen op welke momenten moeten worden uitgevoerd.

De heer Laçin heeft het over blinden en slechtzienden gehad naar aanleiding van het in gebiedsontwikkeling toepassen van het concept shared spaces. Ik snap heel goed dat hij aandacht vraagt voor een goed ontwerp van de publieke ruimte, juist ook voor blinden en slechtzienden. De vereniging Visio heeft een gids voor ontwerpers opgesteld, die ook goed bruikbaar is in de praktijk. Het zijn vooral de uitvoerende partijen zoals gemeenten, NS, ProRail en vervoerders die daarmee actief op de betreffende locaties aan de slag moeten. Dit vraagt de nodige onderlinge samenwerking. Ik ben graag bereid om nog eens een keer bij NS en ProRail na te vragen of hiermee nog rekening wordt gehouden. Ik zal het ook bij alle verkeersveiligheidspartners aankaarten in het komende strategisch

overleg verkeersveiligheid op 18 december. Dat lijkt me een goed moment.

Dan heeft de heer Laçin gevraagd hoeveel gemeenten intussen meedoen aan de Charter for Walking. Dat zijn er inmiddels 22. Op 9 oktober jongstleden is het platform Ruimte voor Lopen gelanceerd. Ik wil daar meer aandacht voor genereren. Het ministerie is één van de initiatiefnemende partijen, samen met een aantal maatschappelijke partijen, om lopen hoger op de landelijke agenda te krijgen.

De heer Schonis heeft vragen gesteld over meekoppelkansen voor de fiets. Samen met andere overheden werk ik aan een overzicht van meekoppelkansen. Samen met de regio Brabant heb ik bijvoorbeeld afgesproken de kansrijkheid en de haalbaarheid van de route Oosterhout-Dongen-Tilburg langs het Wilhelminakanaal als meekoppelkans te verkennen. De resultaten zullen we agenderen voor het BO 2020. Bij de aanpak van de Van Brienoordbrug die u als voorbeeld noemde, kan ik zeggen dat ook in die aanpak het huidige fietspad wordt meegenomen.

Ik heb inderdaad uw Kamer op 20 november geïnformeerd over de stand van zaken van de pilots voor alternatieve vormen van vervoer en betaling. De eerste twee pilots — de pilots "verhandelbare parkeercoins" en "variabele bijtelling op basis van privékilometers" — starten deze maand. Andere pilots zullen naar verwachting het komende jaar van start gaan. In de voorbereiding heeft de Mobiliteitsalliantie ook met Amsterdam gesproken. De gemeente wil een cordonheffing, maar daar is de Mobiliteitsalliantie niet verder op ingegaan.

Is het mogelijk om vluchtstroken te gebruiken als extra rijbaan, vraagt de heer Dijkstra. Daar is in het verleden door de heer Van Aalst regelmatig aandacht voor gevraagd. Op dit moment worden vluchtstroken in sommige gevallen al gebruikt als spitsstroken. Ik ben er geen voorstander van om vluchtstroken permanent als rijstroken te gebruiken, omdat de vluchtstrook dan simpelweg niet meer gebruikt kan worden waarvoor die bedoeld is: kunnen vluchten als er iets aan de hand is. Het klinkt heel simpel, maar dat is de reden. Daarnaast zijn er dan infrastructurele aanpassingen nodig en moeten er pechhavens worden aangelegd. De situatie met een spitsstrook aan de linkerzijde van de rijbaan is anders. Dat is geen vluchtstrook. Wel wijken die af van een normale rijstrook, omdat ze smaller zijn. Over het overdag permanent openstellen van spitsstroken links heb ik de heer Van Aalst in het verleden al geïnformeerd. We kijken daarbij vooral met de blik van verkeersveiligheid, want die mag niet in het gedrang komen. Voor de rest zullen we dat doen waar het mogelijk is.

De heer Ziengs heeft aandacht gevraagd voor een onafhankelijke instantie die data beheert. Voor het structurele beheer van een leeromgeving en voor andere mobiliteitsdata werken we nu samen met vertrouwde, publieke databeheerders. Het gaat dan om NDW, NDOV, RDW en CBS. We gaan er natuurlijk van uit dat privacy- en securitywetgeving gerespecteerd wordt. Het is wel een beleidsterrein dat volop in beweging is. We hebben daar in het kader van de krachtenbundeling smart mobility ook over gesproken in bijna alle bestuurlijke overleggen. Medio 2020 wil ik de Kamer nader informeren over de wijze waarop we de organisatie van data verder willen vormgeven. Het punt van de onafhankelijkheid neem ik daar zeker in mee.

Mevrouw Van der Graaf heeft gesproken over de geluidsmaatregelen langs de A28 en

de A20. Op 17 mei 2019 heb ik de Kamer geïnformeerd over de uitwerking van de motie van mevrouw Dik-Faber over de vervanging van geluidsschermen. Bij een renovatie of vervanging van de geluidsschermen wegens einde levensduur wordt altijd beoordeeld of het scherm akoestisch nog voldoet of dat het moet worden aangepast of opgehoogd. Dat onderzoek loopt nog. Daarnaast vindt er overleg plaats met de bestuurlijke omgeving en bewoners, zodat eventuele wensen meegenomen kunnen worden. Dat is ook de aanpak bij de A28 ter hoogte van Harderwijk. Verder moeten extra wensen in de vorm van geluidsmaatregelen die bovenwettelijk zijn — een punt waar we iedere keer op terugkomen — door de omgeving worden bekostigd. Overigens zal daar ook een effect zijn van de landelijke snelheidsverlaging en zal er wellicht een en ander ten gunste wijzigen omdat de snelheidsverlaging tot wat minder geluidsbelasting leidt.

Dan kom ik bij de heer Ziengs. Ik ga van geluid naar trillingen. Hij heeft zorgen over de effecten van de intensivering van het spoorgebruik, want daar speelt naast geluid ook de problematiek van de trillingen. Ik deel uw zorgen over de omgevingseffecten van intensief spoorgebruik. Trillinghinder is een heel complex vraagstuk, omdat het gaat om een samenspel van onder andere de constructie van een huis, van bebouwing, de samenstelling van de bodem, de kwaliteit van het spoor en het materieel. Daarom is er een integrale aanpak langs drie sporen: onderzoek en kennisontwikkeling, verbetering van het instrumentarium en kortetermijnacties. De Kamer wordt periodiek geïnformeerd over de voortgang. De laatste brief was van 18 juli 2019.

De heer Ziengs vraagt specifiek naar schade. Er bestaat een schadeprotocol van ProRail. ProRail werkt op dit moment samen met TNO aan een actualisatie. Daarbij worden uiteraard ook de ervaringen met het huidige protocol meegenomen. Het laten omrijden van goederentreinen om woonkernen heen is natuurlijk erg kostbaar. Dat zullen we zorgvuldig moeten afwegen. Ook in dit verband kan ik melden dat er breder wordt gekeken, bijvoorbeeld welke gevaarlijke stoffen over water kunnen in plaats van over spoor. Er zijn bedrijven die daar nadrukkelijk naar kijken. De modaliteit is vandaag niet aan de orde geweest, maar we hebben ook nog de modaliteit buisleiding. Ook daar kun je naar kijken voor het transport van gevaarlijke stoffen. We kijken breder wat mogelijk is om verbeteringen aan te brengen in de problematiek van trillingen en gevaarlijke stoffen.

De heer Van Aalst heeft over de binnenvaart gesproken. Dat gaan we later deze week ook nog doen in het AO Maritiem. Hij spreekt nu over een achterstand op het beheer en onderhoud. Daarover hebben we vaker gesproken. Inderdaad is er een veroudering van de infrastructuur. Door intensiever gebruik en zwaardere belasting is er meer onderhoud nodig. Daarom hebben we 100 miljoen extra beschikbaar gesteld en naar voren gehaald voor dit onderhoud. Hij zegt dat er een verkeerde ontwikkeling aan de gang is. Ik noem even een voorbeeld. Ik mocht deze week in Brabant zijn bij het Multimodaal Coördinatie- en Adviescentrum waar een bijeenkomst was. Daar werd bijvoorbeeld ook het succes gemeld van de West-Brabant Corridor, waar ze ladingen hebben gebundeld. Dat heeft in een jaar tijd geleid tot een toename van het vervoer van containers over water met 26%, uit mijn hoofd. Daar liggen dus ook nog wel degelijk kansen.

De heer Dijkstra heeft nog gevraagd naar ligplaatsen voor de binnenvaart en of er wel snel genoeg voldoende van zouden zijn. Ik onderschrijf het belang van die ligplaatsen zeer. Daarom lopen er in het kader van het MIRT verschillende studies om de bekende ligplaatstekorten aan te pakken. Op de Waal is recentelijk de haven Tuindorp vernieuwd

en op de Merwedekomen binnenkort ook een aantal ligplaatsen. Uitbreiding van ligplaatsen op de IJssel is voorzien en de afgelopen jaren zijn er extra ligplaatsen opgeleverd op de Maas, bij Lemmer, op de Schelde-Rijnverbinding en op het Amsterdam-Rijnkanaal.

De truckparkings zijn ook aan de orde geweest. Ik ben er tevreden over dat truckparkings onderdeel kunnen blijven van de Connecting Europe Facility dankzij het gezamenlijk optrekken met de collega's in Duitsland, België, Luxemburg en Frankrijk of de lobby in hun richting. Uiteraard zal Nederland van die middelen gebruikmaken, zodra dat kan. Met andere overheden en private partijen ben ik op dit moment nog bezig met een inventarisatie van nog meer geschikte locaties voor truckparkings, boven op de 800 die we dus al in gang hebben gezet. We gaan graag weer proberen nieuwe EU-middelen toe te voegen.

De heer Stoffer vroeg nog naar mijn ambitie op het vlak van het Europese goederentransport. Samen met de collega's in Europa zet ik in op een duurzaam en efficiënt goederentransportbeleid dat aansluit bij het TEN-T-beleid. Binnen Nederland zetten we natuurlijk in op de goederenvervoercorridors, waarover we een heel goed bestuurlijk overleg hebben gehad. Speerpunten zijn daarbij natuurlijk de realisatie van het Europese veiligheidssysteem voor het spoor, ERTMS, waar we binnenkort ook samen over om tafel zitten. De mogelijkheid van treinen van 740 meter lang kan een hoop winst opleveren. Ook stimuleren we het multimodale overstappen via de binnenvaart in nauw overleg met de sector en de provincies.

Of ik wil investeren in binnenlandse overslagpunten, vroeg de heer Stoffer nog specifiek. Binnen het MIRT-programma Goederenvervoercorridors hebben we knooppunten aangewezen die we gaan optimaliseren. Daar ligt dus de gezamenlijke prioriteit. Eind dit jaar zal ik de Kamer nog informeren over de herijkte landelijke beleidslijn ten aanzien van multimodale terminals. Die toezegging is onlangs gedaan binnen het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer.

Het antwoord op de vraag over de Paddepoelsterbrug heb ik inmiddels gekregen, dus dat hoef ik niet pas in de tweede termijn te geven. De MIRT-verkenning is klaar in het najaar van 2021.

Dat waren de vragen, voorzitter.

De voorzitter:

Ik heb nog even zitten kijken en zag dat er een vraag over VDL Nedcar was blijven liggen van de heer Van Aalst van de PVV. Mogelijk kan die in de tweede termijn worden beantwoord. Dan zou ik willen voorstellen dat we eerst kort schorsen. Meneer Moorlag, heeft u ook nog een vraag die is blijven liggen? Dan was ik net even niet aanwezig.

De heer Moorlag (PvdA):

Ik heb nog de vraag gesteld of de intensivering van het ontsnipperingsprogramma kan bijdragen aan het oplossen van de stikstofproblematiek en aan het realiseren van een betere kwaliteit van natuur. Dat is op zich natuurlijk ook het doel van het stikstofbeleid.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat specifiek op natuur gerichte ontsnipperingsbeleid moet in nauwe samenwerking met de collega van LNV gevoerd worden. Als daar goede resultaten mee te behalen zijn, zullen we dat niet nalaten, denk ik.

De voorzitter:

Ik zie dat er ook een vraag is blijven liggen van de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Nou, blijven liggen? De Paddepoelsterbrug: een verkenning is klaar in 2021. Voor een bruggetje over een kanaal? Dat kan bijna niet waar zijn. Heb ik dat goed gehoord? Ik hoor het ook nog in het kader van een MIRT-verkenning. Er zijn prachtige projecten in het MIRT, maar de Paddepoelsterbrug lijkt me wel erg gortig. Beste minister, kunt u hiermee alsjeblieft wat vaart gaan maken? Dit kan bijna niet waar zijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zal het voor de zekerheid nog een keer natrekken en in de tweede termijn aangeven of dit klopt. Ik wil u geen valse hoop geven, maar ik trek het dus nog een keer na.

De voorzitter:

En de minister komt in de tweede termijn ook terug op het punt over VDL van de collega van de PVV. Ik schors de vergadering tot 16.15 uur. Dan gaan we verder met deze vergadering.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Leden, mensen op de tribune en mensen thuis, we gaan door met de tweede termijn van de Kamer. Ik geef als eerste het woord aan de heer Van Aalst. In deze tweede termijn kunnen ook moties worden ingediend.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter. Daar gaan we inderdaad gretig gebruik van maken. Ik ben blij dat ik nog zeven minuten heb voor mijn zeven moties. Ik begin met de eerste motie, natuurlijk over de N35, waarover we het veel hebben gehad vandaag. We hopen dat de minister met een mooie opdracht richting gedeputeerde kan. Nou ja, waarschijnlijk komt de gedeputeerde hier op audiëntie, maar het zou mooi zijn als de minister ook een keer op audiëntie ging in Overijssel, om het daar door te nemen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat:

- de aanbesteding voor de aanpak van de N35 tussen Nijverdal en Wierden voorlopig van de baan is vanwege de stikstofproblematiek;

- de realisatie van de N35 als 2x2 100 km/u-weg daarmee nog verder op de lange baan wordt geschoven;
- de verkeersveiligheid in Mariënheem steeds verder in het geding komt;

van mening dat:

- de Kamer de N35 als prioriteit heeft aangewezen;
- het definitief vaststellen van een "marsroute" van belang is;

verzoekt de regering zo spoedig mogelijk met de regio de knoop door te hakken over de aanpak van de problemen op de N35,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Aalst en Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 15 (35300-A).

De heer Van Aalst (PVV):

Dan de volgende motie, van de enige partij die nog 130 km/u wil in Nederland.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/u leidt tot meer files, langere reistijden en meer ongemak voor de automobilist;

van mening dat dit een volstrekt belachelijke maatregel is;

verzoekt de regering de maximumsnelheid niet te verlagen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Aalst. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 16 (35300-A).

De heer **Van Aalst** (PVV):
Dan het achterstallig onderhoud op de wegen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat:

- het uitstel van wegonderhoud kan leiden tot een slecht wegdek;
- de overheid bij een slecht wegdek kiest voor een verlaging van de maximumsnelheid;

van mening dat de oplossing voor een slecht wegdek tijdig wegonderhoud is;

verzoekt de regering om erop toe te zien dat het uitstel van wegonderhoud nooit leidt tot een verlaging van de maximumsnelheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Aalst. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 17 (35300-A).

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ondanks dat de beantwoording over VDL NedCar er nog niet is, toch de motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat:

- het verbeteren van de verkeersontsluiting voor VDL NedCar een positief effect heeft op de lokale, regionale en nationale economie;
- de provincie Limburg al heeft aangegeven 24,8 miljoen euro te willen investeren als het Rijk ook hulp biedt;

verzoekt de regering om een verbeterde verkeersontsluiting voor VDL NedCar te

realiseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Aalst en Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 18 (35300-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de A2 tussen Eindhoven en Weert nog steeds één van de grootste fileknelpunten van Nederland is;

van mening dat de Brainport Eindhoven een goede verkeersontsluiting verdient;

verzoekt de regering om de A2 Eindhoven-Weert zo spoedig mogelijk te verbreden naar ten minste 2x3 rijstroken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Aalst. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 19 (35300-A).

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dan kom ik bij de A15, waarover we het al even hebben gehad: de oost-westcorridor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de A15 een van de belangrijkste oost-westcorridors is, zowel over de weg, het water als het spoor;

verzoekt de regering om het knelpunt op de A15 bij Ridderkerk-Gorinchem sneller te realiseren, en om het knelpunt op de A15 bij Gorinchem-Valburg aan te pakken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Aalst. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 20 (35300-A).

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ruim binnen de tijd de laatste motie en die gaat over de verbreding van de A2 knooppunt Het Vonderen-Kerensheide.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Rijkswaterstaat stelt dat de verbreding van de A2 tussen het knooppunt Het Vonderen en Kerensheide pas in 2025-2027 klaar zal zijn;

van mening dat gezien het belang van dit knooppunt het wenselijk is dat deze verbreding eerder gerealiseerd wordt;

verzoekt de regering om de verbreding van de A2 tussen knooppunt Het Vonderen en Kerensheide in overleg met de provincie sneller te realiseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Aalst. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 21 (35300-A).

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik zal niet uitgebreid de tijd vol gaan maken. De debatten rondom stikstof en pfas zie ik met vertrouwen tegemoet.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Het woord is aan de heer Dijkstra.

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

Dank u, voorzitter. Er is een amendement uitgedeeld dat betrekking heeft op de begroting. Daar had ik het aangekondigd en hebben we het ook besproken. Het gaat over verkeersveiligheid. De drie andere coalitiepartijen hadden een amendement en dit is het onze. Nu het er ligt, wil ik graag de waardering van de minister erover horen.

De **voorzitter**:

Om daar direct op in te gaan als ordepunt in deze vergadering het volgende. De dekking

komt bij een ander bewindspersoon vandaan die hier vandaag echter niet is. Dus waarschijnlijk zal de minister dit amendement hier vandaag daarom niet kunnen beoordelen. Dan weet u dat alvast. Ik kondig dat alvast maar even aan.

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

Het is in overleg met het ministerie opgesteld, dus ik hoor wel wat de minister ervan vindt.

Ik heb een paar moties. De eerste gaat over de infralijst.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat veel van de infrastructuur die aanwezig is in Nederland een bepaalde maximale levensduur kent en door intensief gebruik meer slijt;

overwegende dat beheer en onderhoud een opgave is om onze infrastructuur in goede staat te houden;

overwegende dat er nog wensen leven voor nieuwe infra en het aanpakken van ontbrekende schakels in het infranetwerk;

overwegende dat deze opgave steeds groter wordt en daarmee meer budget opslokt;

overwegende dat het kabinet werkt aan een investeringsfonds en investeren in infrastructuur expliciet genoemd staat als iets dat bijdraagt aan ons verdienvermogen als Nederland;

verzoekt de minister met het oog op een investeringsfonds een inventarisatie te doen naar de benodigde budgetten voor:

- een inhaalslag voor het achterstallige onderhoud aan infra;
- regulier en uitgesteld beheer en onderhoud;
- een oplossing voor de bestaande knelpunten uit de meest recente NMCA;
- geplande investeringen die volgen uit het regeerakkoord;
- nieuwe en toekomstige wensen in fysieke infra die het verdienvermogen van Nederland kunnen vergroten,

en deze punten uiterlijk met de Voorjaarsnota 2020 aan de Kamer te zenden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 22 (35300-A).

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

De tweede motie gaat over het Zuidasdok.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het project Zuidasdok om meerdere redenen kampt met vertragingen en tegenslagen;

constaterende dat de bijdrage van de stad Amsterdam aan het totale project beperkt is;

overwegende dat de kosten voor de rijksoverheid flink kunnen oplopen en de minister nog wacht op een advies over wat te doen met het Zuidasdok;

overwegende dat de minister heeft aangegeven grote zorgen te hebben over het project Zuidasdok en overwegende dat voor de bereikbaarheid op de snelweg en het spoor bij de Zuidas een doelmatige en betaalbare oplossing moet worden gekozen;

verzoekt de minister nut en noodzaak van het project Zuidasdok af te wegen, te onderzoeken of het project de ov- en fileknelpunten voor het Rijk wel oplost en voorstellen te doen om het project te versoberen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 23 (35300-A).

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

Dan de motie over de A27 en de NR Utrecht ...

De **voorzitter**:

Maar er is nog wel een vraag van de heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

Die gaat over de motie over het versoberen van het Zuidasdokproject. Er is op dit

moment een mediationtraject bezig door oud-minister Dekker. Versoberen is wellicht een van de uitkomsten van die mediation die op dit moment plaatsvindt, maar deze motie zou dan wel voorsorteren op de uitkomsten van dat mediationtraject. Ik geef de heer Dijkstra dan ook in overweging — en anders wil ik het zeker van de minister horen — om deze motie in ieder geval aan te houden, want anders gaan we nu voorsorteren op iets wat nog loopt.

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

Wat er loopt is, volgens mij geen mediation maar een opdracht voor een oud-minister om te kijken naar versobering omdat de kosten gigantisch uit de hand lopen. Die versobering moet worden uitgewerkt en dat advies van de minister of ex-minister gaan we ook waarderen, maar ik denk dat we geen taboes moeten hebben en alle opties open moeten houden. Vandaar deze motie.

De **voorzitter**:

De heer Dijkstra vervolgt zijn betoog. Sorry, voordat hij dat doet, is er toch ook nog een aanvullende vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter, toch ook op dit punt. De heer Dijkstra vult nu de opdracht van de commissie-Dekker zo in dat het een commissie is die gaat over versobering. Dat is volgens mij al een invulling van de VVD van wat de uitkomst van dit advies zou moeten zijn, maar dat is niet de opdracht die is meegegeven.

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

De opdracht is heel helder. Je ziet een project; enorme ambities. Je ziet in de afgelopen tijd enorme tegenslagen. Het is een project van in totaal 2 miljard, dat misschien wel een half miljard meer gaat kosten. Dat gaan we niet zomaar ophoesten. Dan gaan we kijken of we het doorzetten, ja of nee, of we het moeten versoberen om het door te zetten of dat we gewoon onze knip gaan trekken. Dat zijn allerlei opties die openstaan. Daar rusten geen taboes op, maar dat betekent dat alle drie de opties op tafel moeten liggen, inclusief het stopzetten of het verder versoberen. Dat is wat mijn motie ook behelst.

De **voorzitter**:

De heer Dijkstra, gaat u verder.

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

Mijn motie luidt:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het project A27/A12 voor de doorstroming van verkeer en als draaischijf in Midden-Nederland van enorm belang is;

overwegende dat er samenhang is met de noordelijke rondweg Utrecht (NRU), de investeringen in leefbaarheid en de rijksbijdrage aan de reeds gerealiseerde Uithoflijn;

verzoekt de minister er alles op te richten dit grote nationale project van de aanpassing van de A27/A12 met kracht voort te zetten, dus het tempo erin en daarbij de samenhang met de noordelijke rondweg Utrecht te blijven bewaken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Remco Dijkstra en De Pater-Postma. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 24 (35300-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het Rijk voor een derde oeververbinding in de regio Rotterdam maximaal 200 miljoen ter beschikking heeft gesteld;

overwegende dat de Metropool Regio Rotterdam Den Haag (MRDH) zijn voorkeur heeft uitgesproken voor een verbinding met een stadsbrug tussen wijken, inclusief ov-verbindingen;

overwegende dat het doel van een bijdrage aan een oeververbinding uit Rijksbudget is een vermindering van de filedruk op het NMCA-knelpunt op de A16/Van Brienenoordbrug;

overwegende dat de bereikbaarheidsissues rondom de ontsluiting van de Krimpenervaard en de Algeracorridor urgent zijn;

verzoekt de regering vast te blijven houden aan de afspraak in het bestuursoverleg MIRT dat alleen een (gedeeltelijke) bijdrage voor een oeververbinding uit het wegenbudget kan worden verstrekt als de filedruk op de A16 wordt opgelost,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Remco Dijkstra en De Pater-Postma. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 25 (35300-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de A15 een zeer belangrijke goederencorridor is van de Rotterdamse haven naar het Europese achterland en druk met dagelijkse forenzen die geen alternatief hebben;

verzoekt de regering om te onderzoeken of en welke aanvullende maatregelen nodig zijn om de doorstroming op het traject A15 Deil-Ochten op peil te houden, waarbij rekening gehouden wordt met de uitkomsten van de reeds lopende onderzoeken, en de Kamer hierover voor het voorjaarnotaoverleg MIRT 2020 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 26 (35300-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat project ViA15 de doortrekking van de belangrijke goederencorridor A15 behelst en deze aansluit op de A12 nabij Duiven/Zevenaar;

constaterende dat realisatie veel tijd kost en de files dagelijks enorm zijn;

verzoekt de regering te bezien of, zonder de tijdsplanning voor het hele project in gevaar te brengen, het mogelijk is om het fileleed van mensen te verminderen door in het kader van de Minder Hinderaanpak de file beperkende maatregelen op de A12 als eerste uit te voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 27 (35300-A).

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
En de laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de N35 een belangrijke schakel vormt tussen de regio's Zwolle en Twente;

overwegende dat de provincie 120 miljoen wil investeren;

overwegende dat de voorkeur uitgaat naar het omtoveren van de N35 naar een volwaardige A35;

verzoekt de minister om op basis van een verkeersonderzoek met de provincie Overijssel in gesprek te gaan of een overdracht van de N35 mogelijk is en over wat hiervoor nodig is, en de Kamer hierover te informeren, samen met de uitkomsten van het verkeersonderzoek bij de Voorjaarsnota,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 28 (35300-A).

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dan heb ik nog één vraag als het mag, en wel over het gebruiken van die spits- of vluchtstroken. Ik vind dat we meer pechhavens mogen maken. Als we toch 100 km/u gaan rijden, dan vind ik dat we echt serieus met elkaar moeten kijken hoe we dat gaan doen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is er nog een minuut en ongeveer zeventien seconden over voor uw collega van de VVD.

De heer Ziengs (VVD):

Dankzij de fantastische inzet van collega Dijkstra. Ik zag het stapeltje liggen en ik dacht ... Enfin, ik heb geen moties, voorzitter. Ik wil alleen nog even reflecteren op de antwoorden van de minister op één puntje dat ik in de eerste ronde niet heb ingebracht, maar dat wel door mevrouw Van der Graaf is ingebracht, namelijk de F35. Ik had dat punt eigenlijk ook moeten oppakken. De minister heeft gezegd dat het geld nu in feite vergeven is, maar ik zou in ieder geval ook voor toekomstige MIRT's willen meegeven dat er wellicht meer ruimte is omdat die stukken vrij makkelijk aan elkaar geknoopt kunnen worden tot een volwaardige fietsbaan. Volgens mij was dat ook de inzet van mevrouw Van der Graaf. De overige punten zijn door de minister toegezegd, dus daar ben ik dankbaar voor.

Ik laat het hierbij. Dank.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Kröger. Zij heeft volgens mij nog vierenhalve minuut spreektijd. Nee, vijf.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik ga snel van start. Terwijl wij hier in dit debat zaten, kwam het nieuws naar buiten dat er een recordhoeveelheid broeikasgas in de atmosfeer is. Dat tekent toch wel de klimaatcrisis waar we in zitten. Wij zitten hier uren te praten, de minister wil door met zeven snelwegen en het klimaatprobleem is ondertussen groter dan ooit. De aanpak van de minister verbijstert mij daarom. Ik vind het echt bevreemdend dat de minister kost wat kost door wil met die zeven snelwegen, dat ze eigenlijk een blanco stikstofcheque heeft geclaimd voor die zeven snelwegen en dat ze niet kan uitleggen wat de depositie is, wat het effect op de natuurgebieden is, en wat we ook hadden kunnen doen. We hadden huizen kunnen bouwen, we hadden iets aan het spoor kunnen doen, we hadden allerlei andere alternatieven kunnen hebben, maar de minister wil door met die zeven snelwegen. Wat ons betreft moeten we gaan kijken wat de verlaging van de maximumsnelheid doet met het verkeersbeeld en moeten we alle alternatieven serieus onderzoeken. Dat betekent ook 80 km/u op de ring en binnen de bak op de A27. Dan houd je honderden miljoenen over, die je kan investeren in het ov.

Ik dien de volgende vier moties in om dit kracht bij te zetten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat door de PAS-uitspraak van de Raad van State diverse MIRT-projecten aangepast moeten worden;

overwegende dat voor (sommige van) deze projecten alternatieven denkbaar zijn met minder (juridische) risico's, die goedkoper en sneller uitvoerbaar zijn en de omgeving sparen;

verzoekt de regering om voor de betreffende projecten een brede afweging te maken waarbij alle opties weer openliggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 29 (35300-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het verlagen van de maximumsnelheid voor zowel de korte als de lange termijn gevolgen heeft voor de verkeersontwikkeling en de mobiliteitsvraag;

verzoekt de regering om te onderzoeken wat deze gevolgen voor de verkeersvraag zullen zijn en welke implicaties dit heeft voor de verschillende MIRT-projecten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 30 (35300-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de ruimte voor stikstofdepositie de komende jaren zeer schaars zal zijn en het van groot maatschappelijk belang is hoe deze stikstofruimte wordt ingezet;

overwegende dat sommige projecten slechts tijdelijk tijdens de bouwfase extra stikstofuitstoot veroorzaken en andere projecten permanent of voor hele lange tijd;

verzoekt de regering om in de nog te ontwikkelen systematiek voor het toebedelen van emissierechten voorrang te geven aan projecten die slechts tijdelijk of in zeer geringe mate stikstof uitstoten boven projecten die dat structureel of in grote mate doen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger en Bromet. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 31 (35300-A).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

En tot slot over de bomenkap langs de A9.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Rijkswaterstaat voornemens is om langs de A9 honderden bomen te kappen voor de aanleg van een tankstation en hierover grote onrust is ontstaan in Ouderkerk aan de Amstel;

overwegende dat de bomen de snelweg deels aan het gezicht en het gehoor onttrekken

en we eerder meer dan minder bomen nodig hebben;

overwegende dat in de regio benzine niet schaars is en er binnen enkele kilometers omtrek 16 tankstations 24 uur per dag geopend zijn;

verzoekt de regering om af te zien van het kappen van duizenden gezonde bomen langs de A9 voor de aanleg van een tankstation,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, Laçin en Van Esch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 32 (35300-A).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Tot slot zou ik heel graag de minister willen vragen om toch echt met een snelle oplossing voor de Paddepoelsterbrug te komen. Er is een brug kapot gevaren. Die moet gewoon snel vervangen worden. Daar hebben we echt geen MIRT-verkenning voor nodig die nog twee jaar duurt.

Omdat wij de komende maanden — misschien wel jaren — moeilijke discussies zullen hebben over hoe we omgaan met de stikstofcrisis, zou ik de minister nogmaals willen vragen wat de echte uitstoot is, wat de depositie is, wat de stikstofwaarde is van verschillende projecten. Ik vraag haar om dat ons als Kamer duidelijk te maken, zodat er ook dingen af te wegen zijn. De minister zegt eigenlijk dat zij een blanco cheque wil voor zeven snelwegprojecten, terwijl er aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, dat een ongelooflijke impact heeft op heleboel reizigers, één regeltje wordt gewijd. Ik wil weten hoe de verschillende PHS-projecten geraakt worden en welke stikstofruimte nodig is om die vlot te trekken. Ik hoop dat de minister daar in tweede termijn toch nog op terug wil komen.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook hartelijk dank. Het woord is aan mevrouw De Pater-Postma.

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):

Voorzitter. Het is, denk ik, een lange zit voor iedereen. Ik heb net even uitgerekend dat we, als we in Maastricht met een autorit waren begonnen, nu in Delfzijl waren geweest en alweer terug hadden kunnen zijn in Maastricht. Zover hadden we kunnen komen.

Ik ben heel erg blij dat er heel veel over verkeersveiligheid gesproken is. Ik kijk uit naar de MCA 3.0 waarin verkeersveiligheid een prominentere rol gaat spelen dan in de MCA die we nu hebben.

Ik heb nog twee moties die ik graag wil voorlezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat op de rijksweg N9 Den Helder-Alkmaar met regelmaat zware ongevallen zijn — in de afgelopen twaalf maanden waren er achttien incidenten met hierbij één dodelijk afloop;

overwegende dat Veilig Verkeer Nederland heeft aangegeven dat onderzoek van belang is naar de aanhoudende ongevallen op de N9;

verzoekt de regering een onderzoek te doen naar de aanhoudende ongevallen op de N9 en hierbij te bezien op welke wijze er infrastructurele maatregelen genomen kunnen worden die ervoor zorgen dat de kans op ongelukken op de N9 afneemt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Pater-Postma en Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 33 (35300-A).

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):
Mijn tweede motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de aanpak van de N35 belangrijk is voor de verkeersveiligheid en de doorstroming Zwolle-Duitse grens;

constaterende dat de provincie Overijssel bereid is om 120 miljoen cofinanciering op tafel te leggen en bereid is de rijksmiddelen (deels) voor te financieren om de aanpak van de N35 te versnellen;

overwegende dat de provincie Overijssel en de Kamer meermaals hebben aangegeven de N35 als prioriteit te zien;

overwegende dat in het eerste kwartaal van 2020 in een apart bestuurlijk overleg, op basis van de uitkomsten van het aanvullend verkeersonderzoek en het aanbod van de provincie Overijssel met betrekking tot de Marsroute N35, afspraken worden gemaakt over de verdere aanpak van de N35;

verzoekt de regering het aanbod van de provincie Overijssel zeer serieus te nemen en in

het aparte bestuurlijk overleg een gezamenlijk einddoel af te spreken voor de verdere MIRT-planning van de N35 en aan te geven onder welke condities (tijd, geld, oplossingsrichtingen) de N35 op de MIRT-agenda kan komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Pater-Postma, Van der Graaf, Schonis en Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 34 (35300-A).

Komen we daarmee aan het eind van de tweede termijn van mevrouw De Pater-Postma?

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):

Ja, dat is het.

De voorzitter:

Dan gaan we naar haar collega de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Ten eerste dank aan de minister voor de adequate beantwoording van de zeer vele vragen. Volgens mij hebben we met dit MIRT op zich voor alle provincies best wel veel binnengehaald. Zoals we al zeggen: we kunnen niet alles doen, maar we kunnen best wel veel doen. Ik vraag ook aan de minister om daar waar er kleine zaken zijn, te proberen die vlot te trekken zonder dat we het er hier altijd over hoeven te hebben.

Voorzitter. Ik heb twee moties. De eerste gaat over de Lelylijn. Gezien het feit dat er nieuw momentum is en de provincies gezegd hebben dat ze graag samen willen optrekken, heb ik de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het draagvlak in de provincies lijkt toe te nemen voor een betere bereikbaarheid van het Noorden via het spoor;

overwegende dat de Lelylijn een mogelijkheid hiervoor zou kunnen zijn, waarbij een haalbaarheidsonderzoek nuttig kan zijn om hier meer inzicht in te verkrijgen;

overwegende dat breed draagvlak hiervoor in de provincies van belang is en men ook bereid is aan het onderzoek financieel bij te dragen;

overwegende dat in de MIRT-brief gesproken wordt over een gezamenlijk onderzoek naar een ov-ontsluiting via de Lelylijn, wat voor meerdere uitleggen vatbaar kan zijn;

verzoekt de regering in het haalbaarheidsonderzoek naar een betere bereikbaarheid van het Noorden via de Lelylijn de oplossing van een spoorlijn mee te nemen, indien de betrokken provincies bereid zijn dit via cofinanciering te ondersteunen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Amhaouch, Schonis, Van der Graaf en Ziengs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 35 (35300-A).

De heer Amhaouch (CDA):

Dan een motie over grensoverschrijdend spoorvervoer. Er zijn vandaag al meerdere aan de orde geweest. Zeeland is aan de orde geweest, Amsterdam-Berlijn is aan de orde geweest, maar ook Düsseldorf-Eindhoven. Deze gaat over Amsterdam via Utrecht, Eindhoven, Heerlen en Aken. Nogmaals: zeven van de twaalf provincies grenzen aan Duitsland en België, en die zijn niet altijd landinwaarts gericht. Er is een heel groot economisch gebied, zeker bij onze Duitse burens, en er is ook een internationaal HSL-knooppunt. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat sinds 2003 talloze positieve besluiten zijn genomen door de Nederlandse en Duitse regering over de interciti Amsterdam-Heerlen-Aken;

constaterende dat er meer dan 100 miljoen is geïnvesteerd in het gereedmaken van het spoor door Nederland en Duitsland, en Aken een Europees hsl-knooppunt is;

overwegende dat grensoverschrijdend vervoer via spoor zowel economische als duurzame kansen biedt, bijvoorbeeld door als concurrerend alternatief te fungeren voor de luchtvaart op de korte afstanden;

spreekt uit dat de Kamer een positieve grondhouding en de wil heeft om in de periode na de huidige concessie een interciti Amsterdam-Utrecht-Eindhoven-Heerlen-Aken te laten rijden;

verzoekt de regering om de Kamer tijdig voor de definitieve besluitvorming over de spoorordering te informeren over alle benodigde stappen en bijbehorende randvoorwaarden om in de periode na de huidige concessie een interciti Amsterdam-Utrecht-Eindhoven-Heerlen-Aken te kunnen laten rijden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Amhaouch, Laçin, Ziengs, Schonis, Van der Graaf, Kröger, Moorlag, Stoffer en Van Esch.

Zij krijgt nr. 36 (35300-A).

Er is nog een vraag over van de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik verbaas me erover dat het CDA af en toe SP-moties uitvoert, maar dat terzijde. Even een vraagje. We hebben natuurlijk allemaal voorbij zien komen dat die trein natuurlijk eigenlijk al rijdt. Je stapt in Heerlen aan de ene kant van het perron uit, je stapt aan de overkant in de drielandentrein van Arriva en je kunt weer verder. Volgens mij heb ik de minister in eerste termijn al horen zeggen dat zij juist naar dit verhaal onderzoek wil gaan doen. Is de heer Amhaouch het met mij eens dat, als de minister dit onderzoek zo meteen toezegt, dit eigenlijk gewoon een overbodige motie wordt?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Nee. Gezien de steun die er is van de Kamer, wordt hier een punt gemaakt, namelijk dat we in een nieuwe situatie zitten. Er is ook een nieuw momentum, waarbij we echt grensoverschrijdend spoor willen realiseren, ook als alternatief voor de luchtvaart. Dit is iets wat al vanaf 2003 loopt. Er is geld in geïnvesteerd. Er zijn toezeggingen gedaan door de Duitsers. Ik weet dat de Duitsers absoluut niet blij zijn met de eerdere discussie en ik hoop dat we nu de Duitsers wel aan boord blijven houden in de toekomst. De uitspraken van de minister ondersteunen onze richting en daar ben ik heel blij mee. Het is belangrijk dat de Kamer zelf een uitspraak doet en zelf richting aangeeft met politieke wil.

De **voorzitter**:

Dan dank ik de heer Amhaouch en gaan wij verder met de heer Laçin, die vijfenhalve minuut heeft.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Ik heb me ook enorm verbaasd in het debat, als het gaat over de stikstofproblematiek en de zeven asfalt- of snelwegprojecten die deze minister ondanks alle bezwaren toch wil doorzetten. We hebben een klimaatopgave en een stikstofprobleem. Toch zegt deze minister: deze zeven kunnen gewoon, we gaan door. Ik heb verschillende onderzoeken aangehaald, onder andere het onderzoek van CE Delft en Move Mobility, nota bene uitgevoerd in opdracht van deze minister, en het SEO-onderzoek. Ik noem ook Hans Bruinings, de voorzitter van het Europees Milieuagentschap, gisteren bij Buitenhof. Zij zeggen allemaal: stop nou met zo veel asfalt en ga meer kijken naar openbaar vervoer. Toch zegt deze minister eigenlijk dat zij op dezelfde voet doorgaat. Dat verbaast mij enorm, omdat daarmee de problemen die wij hebben, niet serieus worden genomen. Op dat punt heb ik twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit onderzoek van CE Delft en MOVE Mobility is gebleken dat investeringen in openbaar vervoer en fiets zorgen voor drie tot vier keer betere bereikbaarheid, ook voor autorijders;

constaterende dat uit onderzoek van SEO is gebleken dat investeringen in ov en fiets leiden tot betere mobiliteit van veel mensen met een laag inkomen;

constaterende dat 60% van de jaarlijkse overheidsuitgaven aan infrastructuur naar meer asfalt gaat en nog geen 30% naar ov en spoor;

overwegende dat overheidsuitgaven in betere mobiliteit voor een zo groot mogelijke groep moeten resulteren;

van mening dat het Parijsakkoord en de stikstofproblematiek vragen om radicaal andere keuzes met betrekking tot mobiliteit in de toekomst;

roept de regering op om de komende tien jaar 60% van de overheidsuitgaven aan infrastructuur te besteden aan openbaar vervoer en spoor en nog geen 30% aan asfaltgerelateerde investeringen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 37 (35300-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het eerste pakket maatregelen om de stikstofuitstoot te verminderen ruimte biedt om volgend jaar 75.000 woningen te bouwen;

constaterende dat ook zeven asfaltprojecten zijn opgenomen op de lijst voor infrastructurele projecten die door kunnen gaan, waaronder de verbreding van de A12/A27 bij Amelisweerd;

overwegende dat uit onderzoek blijkt dat 100 km/u rijden niet alleen zorgt voor minder stikstofuitstoot maar ook goed is voor de doorstroming van het verkeer;

overwegende dat verschillende spoorprojecten ook vertraging oplopen door de stikstofproblematiek;

overwegende dat investeringen in openbaar vervoer en fiets resulteren in drie tot vier keer betere bereikbaarheid, ook voor de autorijders;

van mening dat meer asfalt niet leidt tot minder files en een betere doorstroming;

verzoekt de regering de zeven asfaltprojecten te schrappen en de stikstofruimte die hierdoor vrijkomt te gebruiken voor spoorprojecten en het versterken van het openbaar vervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 38 (35300-A).

De heer Laçin (SP):

Dan de Lelylijn. Ik sprak net over het eerste onderzoeksresultaat en de terugkoppeling naar de Kamer. Ik zag toen heel veel verbazing bij de minister, maar ik heb veel ambitie voor die lijn. Ik hoop dat de minister die deelt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet heeft besloten om de haalbaarheid van de Lelylijn te gaan onderzoeken;

overwegende dat de Lelylijn het noorden van ons land beter en sneller verbindt met de Randstad;

overwegende dat dit naast betere bereikbaarheid ook grote kansen biedt voor het bouwen van woningen en het creëren van banen;

verzoekt de regering om deze kansen integraal te onderzoeken en de eerste onderzoeksresultaten in het eerste kwartaal van 2020 met de Kamer te delen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 39 (35300-A).

De heer Laçin (SP):

Tot slot, voorzitter, mijn laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat gebieden met shared spaces waar nauwelijks borden, stoepranden en geleidestroken zijn te vinden, zorgen voor een verhoogd veiligheidsrisico voor blinden en slechtzienden;

overwegende dat alle overheden rekening moeten houden met blinden en slechtzienden bij plannen voor gebiedsontwikkeling;

van mening dat iedereen in staat gesteld moet worden om zo volwaardig mogelijk mee te doen in de maatschappij;

verzoekt de regering kennis te nemen van The Global Pledge and Petition for Safe and Accessible Urban Environment for All en deze onder de aandacht te brengen van lokale overheden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 40 (35300-A).

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb nog één korte vraag over lightrail. Daar hebben we het vandaag weinig over gehad, maar de RandstadRail van Amsterdam naar Den Haag is een enorm succes. De Hoekse Lijn is na bijna twee jaar vertraging inmiddels ook geopend. Daar heb ik persoonlijk profijt van en dat is natuurlijk altijd goed! Maar ik wil eigenlijk van de minister weten of er nog andere lightrailprojecten tot stand gaan komen of in de planning zitten. Er zijn bijvoorbeeld plannen voor Binckhorst. Gaat dat gebeuren? Wat kan de minister zeggen over de uitrol van lightrail en daarmee over het bereiken van meer mobiliteit voor meer mensen?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

U ook hartelijk bedankt. Dan gaan we nu naar de collega van D66 en dat is de heer Schonis. Hij heeft zeven minuten voor zijn tweede termijn.

De heer **Schonis** (D66):

Dan gaan we er eens even lekker voor zitten, voorzitter. Dank aan de minister voor de beantwoording van alle vragen.

Ik heb een motie over de Paddepoelsterbrug en die zal ik zo indienen. Ik ben heel benieuwd naar het antwoord, want dan is-ie misschien overbodig of niet nodig. Maar dat

gaan we daarna wel zien.

Ik ga nu eerst mijn moties indienen. De eerste is een motie over de spoorlijn Gent-Terneuzen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in november overeenstemming is bereikt tussen de Belgische en Nederlandse partners over het vervolg voor het verbeteren van de spoorverbinding tussen Gent en Terneuzen;

overwegende dat uit de voor dit project uitgevoerde MKBA blijkt dat wanneer het ontbrekende spoortracé Axel-Zelzate wordt gerealiseerd, ruime groeimogelijkheden worden geboden voor de havens van Terneuzen en Gent;

overwegende dat eveneens uit de MKBA blijkt dat er kansen zijn om naast goederenvervoer ook personenvervoer via dit spoortraject plaats te laten vinden, wat een grote toegevoegde waarde heeft voor zowel Zeeuws-Vlaanderen als de regio Gent;

overwegende dat deze grensoverschrijdende spoorverbinding regionale economische kansen biedt en vraagt om maatwerk, inclusief gezamenlijke financiering door Belgische en Nederlandse overheden, nationaal en regionaal, en het bedrijfsleven;

verzoekt de regering om als onderdeel van de adaptieve strategie het project spoor Terneuzen-Gent op basis van de reeds uitgevoerde MKBA verder te onderzoeken, inclusief de mogelijkheden voor gezamenlijke financiering en het afstemmen van de procedures in België en Nederland met het oog op het opnemen van dit project in het MIRT 2020, en de Kamer over de voortgang hiervan te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Schonis, Amhaouch, De Graaf en Ziengs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 41 (35300-A).

De heer **Schonis** (D66):

Dan mijn tweede motie over de toegankelijkheid van stations.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het Toekomstbeeld OV stelt dat er wordt gestreefd naar volledige toegankelijkheid van het ov in 2040, zowel op stations als in de vervoersvoertuigen;

constaterende dat tot 2016 een jaarlijkse voortgangsrapportage naar de Kamer werd gestuurd over toegankelijkheid van het spoorvervoer;

verzoekt de regering de Kamer in 2020 middels een voortgangsrapportage over de stand van zaken van de toegankelijkheid van stations en vervoersmiddelen te informeren en op basis daarvan aan te geven waar de prioriteiten liggen en met voorrang dienen te worden opgepakt;

verzoekt de regering tevens om binnen de bestaande financiële kaders op basis van de uitkomsten voortvarend aan de slag gaan met het verbeteren van de toegankelijkheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Schonis en Van der Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 42 (35300-A).

De heer **Schonis** (D66):

Dan de monitoring van bomenkap bij infraprojecten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat infrastructurele werkzaamheden gepaard kunnen gaan met grootschalige bomenkap;

overwegende dat hiervoor op grond van de Wet natuurbescherming wel een herplantingsplicht bestaat, maar geen landelijke monitoringsverplichting op de voortgang ervan;

verzoekt de regering om in het geval van bomenkap bij infrastructurele werkzaamheden de voortgang van de herplantingsverplichting actief te monitoren, en de Kamer hierover periodiek te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Schonis, Van der Graaf, Kröger, De Pater-Postma en Remco Dijkstra.

Zij krijgt nr. 43 (35300-A).

De heer **Schonis** (D66):

Mijn laatste motie is een motie over de Paddepoelsterbrug.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de MIRT-verkenning voor de Paddepoelsterbrug uiterlijk najaar 2021 opgeleverd wordt;

constaterende dat er in de tussentijd geen alternatief voor het gebruik van deze verbinding is voor de omwonenden in de directe omgeving van de Paddepoelsterbrug;

verzoekt de regering een onderzoek uit te voeren naar een tijdelijk alternatief voor de Paddepoelsterbrug, en de uitkomsten van dit onderzoek voor 1 maart 2020 met de Kamer te delen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Schonis, Moorlag, Van der Graaf en Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 44 (35300-A).

Komt u daarmee aan het einde van uw termijn?

De heer **Schonis** (D66):

Hoeveel tijd heb ik nog, voorzitter?

De **voorzitter**:

U heeft zeven minuten in totaal en u zit nu op vier.

De heer **Schonis** (D66):

Dan laat ik het hierbij, dank u wel.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Dan gaan we door met de heer Moorlag en hij heeft drie minuten voor zijn tweede termijn.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de minister voor de beantwoording. Ik zou nog wel graag in tweede termijn antwoord willen hebben op mijn vraag of de minister haar appreciatie wil geven op het rapport van CE Delft.

Dan de moties, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het sterk milieubelastende vliegverkeer in de periode 2010-2018 stormachtig is gegroeid van plusminus 50 miljoen naar 80 miljoen luchtreizigers;

overwegende dat in de Schets Mobiliteit naar 2040 het streven wordt uitgesproken naar verbetering van het internationale spoorvervoer om een duurzaam en aantrekkelijk alternatief te bieden voor vliegreizen tot circa zes uur;

overwegende dat de bezetting van het Nederlandse spoor tegen de grenzen van zijn capaciteit aanloopt;

overwegende dat in de recent aangenomen motie Amhaouch/Schonis wordt gepleit voor supersnelle treinverbindingen via internationale corridors gescheiden van het nationale en regionale vervoer;

verzoekt de regering deze snelle internationale verbindingen en de benodigde corridors in de NOVI een plaats te geven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Moorlag. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 45 (35300-A).

Ik probeer net zo snel te praten als u.

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

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de bereikbaarheid per spoor van het Thialfstadion bij grote schaatsevenementen verbeterd kan worden;

verzoekt de regering in overleg met de gemeente Heerenveen, de provincie Friesland en de Nederlandse Spoorwegen te verkennen op welke wijze de verbetering gerealiseerd kan worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Moorlag. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 46 (35300-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de overheid zich heeft gecommitteerd aan circulair inkopen en Rijkswaterstaat duurzaamheid bij veel projecten als speerpunt heeft opgenomen;

constaterende dat Rijkswaterstaat bij al lopende projecten die op lange en middellange termijn lopen, terughoudend omgaat met het behalen van duurzaamheidswinst, zoals het reduceren van CO₂, het verbeteren van de luchtkwaliteit en circulair bouwen;

verzoekt de regering ook bij al lopende projecten zo veel mogelijk in te zetten op duurzaamheidswinst,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Moorlag. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 47 (35300-A).

De heer **Moorlag** (PvdA):

Voorzitter. Dan kom ik bij de Vierpaardjes in Venlo.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Vierpaardjes in Venlo een drukke en onveilige spoorwegovergang is en aangepakt moet worden;

overwegende dat er zich woningen bij de Vierpaardjes bevinden met een waarde van 2,9 miljoen euro die, als gevolg van de aanstaande wijziging van de wettelijke risicocontouren, aangekocht zouden moeten worden door het Rijk;

overwegende dat de regio bereid is om de aankoopkosten voor te financieren zodat de overgang bij de Vierpaardjes sneller opgeheven kan worden;

verzoekt de regering de gemeente Venlo te ondersteunen met het opheffen van de

spoorwegovergang Vierpaardjes en zodoende na vaststelling van de relevante wet achteraf de toekenning van de middelen alsdan vast te stellen voor zover de gemeente Venlo de woningen vanwege ligging in de wettelijke risicocontouren heeft aangekocht en gesaneerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Moorlag. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 48 (35300-A).

De heer Moorlag (PvdA):

Dan de laatste, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat betere fietsverbindingen bijdragen aan de reductie van emissies;

overwegende dat recent onderzoek uitwijst dat investeringen in goede fietsverbindingen in de stedelijke netwerken én zeer effectief en doelmatig zijn én meehelpen om emissies te reduceren;

constaterende dat rond de verstedelijkingsprogramma's, Minder Hinder, de uitwerking van het Klimaatakkoord en de kortetermijnaanpak veel kansen onbenut blijven respectievelijk zijn gebleven;

verzoekt de regering in bovenstaande programma's de fietsinfrastructuur veel concreter te maken en bovendien de investeringen in verbetering van fietsinfrastructuur te intensiveren en te versnellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Moorlag. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 49 (35300-A).

Ik dank de heer Moorlag voor zijn inbreng in tweede termijn. Dan ga ik naar de ChristenUnie. Ook twee minuten, zie ik.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de minister voor haar antwoorden en dat zij in overleg gaat met België over de treinverbindingen. Daar ben ik heel blij mee.

Voorzitter. 10.000 ongevallen in drie jaar tijd rondom scholen en negen van de tien scholen hebben problemen met de verkeersveiligheid. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat routeplanner-apps en navigatiesystemen automobilisten via de kortste of snelste route naar hun plek van bestemming sturen;

overwegende dat sluipverkeer langs scholen de verkeersveiligheid van de kwetsbare verkeersdeelnemers aldaar verslechtert;

verzoekt de regering in gesprek te gaan met Veilig Verkeer Nederland en met de aanbieders van routeplanners en navigatiesystemen en te komen tot vastgelegde afspraken dat zij bij het adviseren van de route de wegen rond scholen mijden en kiezen voor een veiligere weg, en de Kamer hierover in het voorjaar 2020 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf en De Pater-Postma. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 50 (35300-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een doorgetrokken spoorverbinding aan de oostelijke grens van Nederland tussen Enschede en Groningen via Coevorden en Emmen, de Nedersaksenlijn, kan zorgen voor versterking van de leefbaarheid en sociaal-economische ontwikkelingen in de regio en een impuls is voor het goederenvervoer;

verzoekt de regering samen met de betrokken provincies een haalbaarheidsonderzoek te doen naar het realiseren van de Nedersaksenlijn, hierin de aansluiting voor goederen- en personenvervoer op de Bentheimer Eisenbahn mee te nemen, en de Kamer hierover in het najaar van 2020 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf, Amhaouch, Schonis en Ziengs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 51 (35300-A).

En daarmee komt ...

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Nee, ik heb nog meer.

De **voorzitter**:
Ik dacht: ik hoor helemaal niks, dus ze is klaar. Maar gaat u verder.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Dank u wel. Nu klopt mijn stopwatch niet meer.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er een snelheidsverlaging is voorzien op de rijkssnelwegen en dat dit invloed kan hebben op geluidsoverlast;

verzoekt de regering een onderzoek in te stellen naar de effecten van de snelheidsverlaging op de geluidsoverlast, en de resultaten daarvan binnen zes maanden naar de Kamer te sturen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf, Schonis en Van Esch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 52 (35300-A).

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Nog twee moties, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het regeerakkoord is opgenomen dat de extra middelen voor het openbaar vervoer onder meer worden ingezet voor voorfinanciering van de overschakeling op 3kV bovenleidingspanning;

verzoekt de regering in 2020 in samenwerking met ProRail en de vervoerders met een stappenplan te komen voor de verhoging van de bovenleidingspanning naar 3kV,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf en Amhaouch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 53 (35300-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat vele infrastructuurprojecten stilliggen en vertraging oplopen door de uitspraak van de Raad van State over de PAS;

overwegende dat verreweg de meeste spoorprojecten slechts eenmalig stikstofdepositie vragen bij de aanleg;

overwegende dat deze gevraagde ruimte voor aanleg en onderhoud van spoorse projecten zoals het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer nihil is;

verzoekt de regering te onderzoeken hoe spoorse projecten, waaronder die het kabinet zelf benoemt in de brief van 13 september jongstleden, prioriteit kan worden gegeven bij toewijzing van vrijgekomen stikstofruimte,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf en Schonis. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 54 (35300-A).

Daarmee komt mevrouw Van der Graaf aan het eind van haar tweede termijn. Dan ga ik over naar de heer Van Raan voor zijn termijn.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Ik vervang mijn collega Van Esch zoals u kan zien. Zij heeft in haar bijdrage aandacht gevraagd voor de boomkap in Ouder-Amstel en tekende daarom de motie van mevrouw Kröger mee. Over de internationale trein ondertekende zij de motie van het lid Amhaouch mee.

Zelf heb ik nog twee moties. Aangezien de minister niet kan aangeven wat de noodzaak is van de MIRT-projecten, noch wat de gevolgen zijn — als u mij een persoonlijke opmerking toestaat: dat patroon herken ik enigszins uit het dossier Lelystad Airport — dien ik de volgende twee moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister aangeeft geen onnodige wegenbouwprojecten te willen doorzetten;

constaterende dat op veel wegen bij een verlaagde maximumsnelheid de doorstroming verbetert;

constaterende dat op dit moment nog niet duidelijk is of zeven MIRT-projecten na het verlagen van de maximale snelheid nog wel noodzakelijk zijn;

constaterende dat er met de zeven MIRT-projecten miljarden belastinggeld zijn gemoeid;

verzoekt de regering voor de genoemde zeven MIRT-projecten te onderzoeken of deze bij de verlaagde maximumsnelheid nog noodzakelijk zijn;

verzoekt de regering tevens projecten geen doorgang te laten vinden als blijkt dat bij een maximumsnelheid van 100 km/u of minder deze niet noodzakelijk zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan en Van Esch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 55 (35300-A).

De heer Van Raan (PvdD):

Aangezien er op sommige trajecten al 100 km/u gereden wordt, ook een aanmoediging aan de minister om te onderzoeken wat de effecten zijn van het rijden van 80 km/u.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister voor de zeven MIRT-projecten nog moet onderzoeken wat de effecten zijn van de nieuwe maximumsnelheid van 100 km/u;

constaterende dat op sommige deeltrajecten de snelheid reeds op 100 km/u lag;

verzoekt de regering op die deeltrajecten te onderzoeken wat de effecten zijn voor de doorstroming wanneer er 80 km/u wordt gereden, zoals binnen de bestaande bak bij Amelisweerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan, Van Esch en Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 56 (35300-A).

U heeft nog een vraag van de heer Dijkstra over deze motie.

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

Ik heb gister, toen ik Den Haag inkwam, hier bij Voorburg met 80 gereden in de zesde versnelling. Weet u hoe goed dat is voor uw auto, meneer Van Raan? Weet u wat je auto allemaal doet als je in de zesde versnelling 80 gaat rijden?

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik twijfel bij de heer Dijkstra aan een hoop dingen, onder andere aan zijn rijkunsten en trouwens ook aan zijn vermogen om te doen wat goed is voor het klimaat, maar dit terzijde. 80 rijden in z'n zes is een kwestie van heel zorgvuldig, maar dan ook heel zorgvuldig het gaspedaal indrukken, of de cruisecontrol aanzetten waarna de auto zelf de optimale snelheid kiest. Dat zou mijn advies zijn. Maar ik ga graag een keer naast de heer Dijkstra zitten om dat optimale gevoel te bereiken.

Dank u wel, voorzitter.

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

Die uitnodiging staat. Dan kunt u zien hoe ongemakkelijk het is. Al dat roet blijft in je auto zitten. De auto gaat horten en stoten. Hij loopt stationair. 1.200 of 1.300 toeren rijd je dan. Dat is niet goed, want op het moment dat je terugschakelt komt alle rommel eruit. Ik denk dat 80 helemaal niet goed is voor het milieu en voor de verbranding van een auto. Ik denk dat we daar ook naar moeten kijken. Is de heer Van Raan dat met mij eens? Stel dat langzamer rijden, bijvoorbeeld 60 of 80 op bepaalde wegen, helemaal niet zo goed is vanwege een niet-optimale verbranding, bent u dan bereid om dat los te laten?

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik hoor goede geluiden van de heer Dijkstra, want hij zegt: ik denk dat het zo is. Als hij denkt dat het zo is, gaat hij natuurlijk de motie steunen die dat laat onderzoeken. Laten we dat eerst vaststellen en dan kijken wat we met de uitkomsten doen. Ik reken op steun voor die motie.

De **voorzitter**:

Dat wordt ongetwijfeld vervolgd. Ik kijk even naar de tijd. Gezien het grote aantal moties, stel ik voor de minister twintig minuten de tijd te geven, zodat ze de moties kan doornemen. We schorsen deze vergadering tot vijf voor half.

De vergadering wordt van 17.04 uur tot 17.33 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Het woord is aan de minister voor haar beoordeling van de 42 moties die vandaag zijn

ingediend. Er zijn ook enkele vragen die zij nog mag beantwoorden. Ik geef haar graag het woord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik zal eerst even de vragen langslopen en dan de moties, een voor een. De heer Schonis vroeg naar de verkenning van de Paddepoelsterbrug. Dat is inderdaad toch een MIRT-verkenning, waarbij echt drie varianten bekeken worden. Er komt een tijdelijke brug, maar ik zal de heer Schonis en de Kamer toezeggen dat ik echt zal kijken waar dat onderzoek nog versneld kan worden.

De heer Laçin en ook de heer Moorlag hebben nog gevraagd naar het onderzoek van CE Delft. U vraagt om een appreciatie daarvan. Dat onderzoek is niet aan ons aangeboden of iets dergelijks, maar ik wil daar best op terugkomen. Ik zeg u toe dat ik daar voor het volgende AO MIRT op zal reageren.

De volgende vraag was van de heer Van Aalst. Die had betrekking op de bijdragen en ontsluiting van VDL NedCar in Born. Tussen VDL en de provincie Limburg is een overeenkomst gesloten over de uitbreiding van VDL NedCar in Born. De provincie draagt daar 24,8 miljoen aan bij. Eerder is er ook wel een afspraak geweest over een ontsluiting per spoor, maar aan die afspraak is geen gevolg gegeven. Een nieuwe vraag vanuit VDL is bij ons niet bekend. Dat moet ik dan dus maar even afwachten.

Door de heer Dijkstra is er nog gevraagd naar de spitsstroken en de pechhavens, met de bedoeling om daar meer pechhavens te maken. We zien op dit moment eigenlijk geen reden om te veronderstellen dat we nu niet voldoende pechhavens hebben. Als dat anders wordt, dan hoort u dat van mij.

Voorzitter. Dan kom ik op het amendement. De dekking is gevonden in artikel 19, Uitvoering Milieubeleid en Internationaal. Dat is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van mij en de minister voor Milieu en Wonen. Ik vind het dus wel zo netjes om dit even met haar te overleggen. Zo gaan wij met elkaar om. Daar ga ik niet zomaar in mijn eentje iets van vinden zonder dat even te bespreken. Daar krijgt u schriftelijk dus nog een appreciatie van.

De heer Laçin heeft nog vragen gesteld over lightrail: is er nog meer lightrail in de planning? Er staat op dit moment niet een concreet lightrailbesluit op de rol. Natuurlijk is dit wel iets wat we steeds blijven overwegen, ook ten aanzien van het investeringsbesluit Binckhorst. Daar is nog geen definitieve keuze over gemaakt. Er zijn wel no-regretmaatregelen genomen, maar natuurlijk zullen we dit altijd overwegen, omdat lightrail natuurlijk alweer een stuk goedkoper is dan de echte zware heavy rail, de normale sporen. We zullen dat dus altijd zeker goed blijven afwegen.

De heer Ziengs en volgens mij ook mevrouw Van der Graaf hebben nog gevraagd naar de F35 en de fiets: als er geld over is, kunnen we dat dan alsnog inzetten voor de F35? Als er middelen overblijven, dan zullen we natuurlijk bereid zijn om daarnaar te kijken, maar er zijn in meer regio's wensen voor fietsinfra. We kijken naar het effect op de bereikbaarheid en de duurzaamheid van de mobiliteit. Dan maken we een afweging, maar mocht er geld overblijven, dan zal ook dit uiteraard weer opnieuw mee afgewogen worden.

Voorzitter, volgens mij waren dat de vragen die waren blijven liggen.

De voorzitter:

Ik zie nog twee reacties. Als eerste zag ik mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb ook nog gevraagd naar de stikstofruimte voor de zeven wegen en ook naar de stikstofruimte die nodig is voor de PHS-projecten om geen vertraging op te lopen. De minister noemde in de eerste termijn 1 mol. Die ene mol is volgens mij niet eerder aan ons als Kamer medegedeeld. Dat geldt ook voor het feit dat er berekeningen zijn van het RIVM waarop die ene mol is gebaseerd. Ik zou de minister dus toch willen vragen waar die 1 mol vandaan komt en wat de berekeningen zijn die daaronder liggen. Want als het echt 1 mol is, betekent dat dat we drie keer zoveel ruimte voor wegen uittrekken als voor huizen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb in eerste termijn richting mevrouw Kröger geprobeerd aan te geven dat het altijd een grove indicatie over de duim is, omdat het ervan afhangt waar het project zich bevindt. Dus ja, voor geen enkel project hebben we de achterliggende berekeningen van het RIVM zo bij de hand. Die worden allemaal door het RIVM aangeleverd en de informatie krijgen wij via het ministerie van LNV. Misschien is het dan wijs om nog even te zeggen dat we voor het AO Wegenverkeersveiligheid nog even in de verzamelbrief meenemen hoe dat precies in elkaar zit. Dat is alweer binnenkort, dus.

De voorzitter:

Dat is op 18 december.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik zou die informatie graag zo snel mogelijk krijgen, want wij hebben er als commissie om gevraagd. Het ministerie heeft lang gewacht en uiteindelijk op zaterdagmiddag een briefje geschreven met absoluut geen nieuwe informatie. Nu heeft de minister in dit debat een nieuw feit genoemd, namelijk de norm van 1 mol, en als ik dan vraag om de berekeningen, blijkt eigenlijk dat die er niet zijn. Dit is een hele merkwaardige zaak. Óf er zijn berekeningen en dan kunnen die met de Kamer gedeeld worden óf er zijn geen berekeningen en dan is het een blanco cheque voor zeven snelwegen. Het is een van beide en ik zou heel graag die duidelijkheid van de minister krijgen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb in eerste termijn geprobeerd aan te geven dat het zowel bij de woningbouwprojecten als bij de infraprojecten om inschattingen gaat. Per project moet specifiek worden bekeken op welke plek het plaatsvindt. Je kunt dat niet helemaal met drie cijfers achter de komma nu uitrekenen. Ik snap dat u het voor het volgende debat over de PAS ook graag zou willen hebben. Laat ik het dan zo veel mogelijk voor u duidelijk maken voor het eerstkomende stikstofdebat wat we hebben, dan hebt u het iets eerder dan het AO Wegenverkeersveiligheid.

De voorzitter:

Dan zag ik nog de heer Laçin, toch?

De heer **Laçin** (SP):

Ja, het gaat over het onderzoek dat ik in mijn inbreng heb aangehaald. De heer Moorlag vroeg hier net ook naar. De minister zegt dat dat onderzoek haar niet is aangeboden, maar volgens mij is het ministerie medeopdrachtgever van het onderzoek "nieuwe kijk op bereikbaarheid" van CE Delft en MOVE Mobility. Ik vind het een beetje een raar verhaal dat dit niet aan de minister is aangeboden, want het is mede uw onderzoek.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat moeten we even nagaan. Dat was mij niet bekend. Als het erop staat, zit het er ook in. Daar ga ik hier dan ook maar van uit. Ik heb sowieso toegezegd dat we voor het volgende AO MIRT met een reactie gaan komen op dit rapport.

De **voorzitter**:

Goed. Dan komt de minister nu toe aan haar beoordeling van de moties.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja voorzitter. De motie-Van Aalst/Dijkstra op stuk nr. 15 verzoekt om zo spoedig mogelijk knopen door te hakken over de aanpak van de problemen op de N35. Die motie geef ik oordeel Kamer.

De **voorzitter**:

Ik moet het voor de vorm altijd even herhalen. De motie op stuk nr. 15 heeft oordeel Kamer.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 16 over de verlaging van de maximumsnelheid moet ik ontraden. Dat zal niemand verbazen.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 16 is ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 17 van de hand van de heer Van Aalst om erop toe te zien dat het uitstel van wegonderhoud nooit leidt tot een verlaging van de maximumsnelheid moet ik ontraden, want veiligheid staat altijd voorop. Er kan zich zomaar ergens iets voordoen, als is het maar een sinkhole, waardoor je toch wel degelijk tot een snelheidsverlaging moet overgaan. Ik moet die motie dus ontraden.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 17 is ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 18 vraagt om het realiseren van een verbeterde verkeersontsluiting voor VDL Nedcar. Ik ontraad deze, want het verzoek is ons niet bekend.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik ga deze motie even aanhouden om in overleg te gaan met de mensen in de regio.

De **voorzitter**:

Op verzoek van de heer Van Aalst stel ik voor zijn motie (35300-A, nr. 18) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 19 van de hand van de heer Van Aalst. De motie verzoekt de regering om de A2 Eindhoven-Weert zo spoedig mogelijk te verbreden. U weet dat die niet hoog genoeg scoort en dat er met de regio andere prioriteiten zijn gesteld. We gaan wel zo veel mogelijk doen aan andere mobiliteitsmaatregelen. Ontraden dus.

De **voorzitter**:

Motie op stuk nr. 19 krijgt oordeel ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 20 is ook van de heer Van Aalst en vraagt om het knelpunt op de A15 bij Ridderkerk-Gorinchem sneller te realiseren. Als het kon, zou ik het doen, maar het kan niet en om die reden moet ik ook deze motie ontraden.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 20 krijgt het oordeel ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 21 gaat over de verbreding van de A2 tussen de knooppunten Het Vonderen en Kerensheide en vraagt om die in overleg met de provincie sneller te realiseren. Ook daarvan heb ik al aangegeven dat het niet mogelijk is, want dat zou te veel consequenties hebben. Ik ontraad die motie.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 21 is ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 22 gaat over de inventarisatie van de infrastructuurlijst. De heer Dijkstra heeft gezegd Voorjaarsnota 2020, terwijl we tot nog toe hebben gesproken over medio 2020. Dat geeft net iets meer ruimte. De Voorjaarsnota is net iets aan de vroege kant, maar als ik het zo mag interpreteren, kan ik deze motie oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:

Ik stel vast dat u de motie zo mag lezen. Daarmee krijgt de motie op stuk nr. 22 oordeel Kamer.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 23 gaat over Zuidasdok, het grote project. Ik vraag de heer Dijkstra om deze motie aan te houden. Laten we eerst eens kijken waar mevrouw Dekker mee komt en kijken of u dan nog vragen over hebt.

De **voorzitter**:

En anders is uw oordeel?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Anders zou ik het ontraden, want ik vind het ontijdig.

De **voorzitter**:

Ik kijk even of de heer Dijkstra daar op dit moment al iets over kwijt wil. Ik zie dat dat niet het geval is. Dan krijgt de motie op stuk nr. 23 het oordeel ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom ik bij de motie van de heer Dijkstra op stuk nr. 24. Hij verzoekt de minister om alles op alles te zetten om de A27/A12 met kracht voort te zetten et cetera. Die motie kan ik oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 24 krijgt oordeel Kamer.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Hetzelfde geldt voor de motie van de heer Dijkstra op stuk nr. 25. Die gaat over de A16, omgeving Rotterdam, en vraagt om het budget aan te wenden voor de verkeersontlasting van de Van Brienenoordbrug.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 25 krijgt oordeel Kamer. Er is een vraag van de heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

Dit verbaast mij wel, want volgens mij zijn er andere afspraken gemaakt in het BO MIRT. Ik vind het raar dat deze motie oordeel Kamer krijgt. Daar wil ik graag een toelichting van de minister op.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik zie geen strijdigheid met de afspraken in het bestuurlijk overleg MIRT. De wegenmiddelen zijn voor de ontlasting van de Van Brienenoordbrug en dat is heel goed met elkaar afgesproken.

De **voorzitter**:

Dan herhaal ik het oordeel nog even voor de duidelijkheid. De motie op stuk nr. 25 krijgt oordeel Kamer.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 26 verzoekt de regering te onderzoeken welke maatregelen nodig zijn om de doorstroming op het traject A15 Deil-Ochten op peil te houden. Er lopen al verschillende onderzoeken. Als ik dit onder dat kader mag scharen, kan ik de motie oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:

Ik zie een knikje van de heer Dijkstra, dus ik neem aan dat het akkoord is. De motie op stuk nr. 26 krijgt oordeel Kamer. Er is een vraag van de heer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Nog even over de motie op stuk nr. 25. Als ik het goed beluister, zegt de minister dat dit bestaand beleid is en dat de motie daarom oordeel Kamer krijgt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nee, er werd alleen een vraag gesteld door de heer Schonis of het past bij en strookt met de afspraken in het BO MIRT. Dat is het geval. Daarom is het geen probleem en kan ik de motie oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan komen we bij de motie op stuk nr. 27.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 27 gaat over ViA15 en vraagt of het mogelijk is om fileleed van mensen te verminderen door in het kader van de minder-minderaanpak de filebeperkende maatregelen op de A12 als eerste uit te voeren. Dat doen we eigenlijk al. Die motie is dus overbodig en ik ontraad de motie om die reden.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 27 is overbodig en daarmee ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 28 gaat over het al dan niet overdragen van de N35 aan Overijssel. Die motie kan oordeel Kamer krijgen.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 28 krijgt oordeel Kamer. Er is een vraag over van mevrouw van der Graaf.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik zou graag van de minister willen weten wat dit voor consequenties heeft voor het Rijk en welke budgettaire consequenties er komen kijken bij het eventueel uitvoeren van deze motie.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie vraagt alleen om in kaart te brengen of het mogelijk is en wat daarvoor nodig is. Zij vraagt niet om daar een besluit over te nemen. Zoals ik net ook in het debat heb aangegeven, ben ik bereid om alle opties met de regio te bespreken. Hier vloeit dus geen keuze uit voort. We zouden het alleen inzichtelijk maken.

De **voorzitter**:

Dan gaan we over naar het oordeel over de motie op stuk nr. 29.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 29 van mevrouw Kröger verzoekt de regering om voor alle MIRT-projecten een brede afweging te maken, waarbij alle opties weer openliggen. Alle projecten zijn al breed bekeken op nut en noodzaak, dus we maken alleen een heroverweging waar dat echt dringend noodzakelijk is. Om dat standaard voor alle projecten te gaan doen, gaat echt te ver. Die motie ontraad ik dus.

De **voorzitter**:

Daarover is een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij is dat precies wat de motie vraagt: voor de betreffende projecten. Ik vraag dus niet of het hele MIRT-boek opnieuw wordt geëvalueerd. Ik vraag of er een brede afweging wordt gemaakt indien er vanwege de uitspraak wordt gekeken of een project opnieuw moet worden aangepast.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan is de motie overbodig. Als dat aan de hand is, doen we dat uiteraard. Ik blijf de motie ontraden.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 29 wordt ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 30, ook van de hand van mevrouw Kröger. Zij verzoekt de regering om te onderzoeken wat de gevolgen voor de verkeersvraag zullen zijn en welke implicaties dit heeft voor de verschillende MIRT-projecten. Die motie kan ik oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 30 krijgt oordeel Kamer.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 31 is ook van de hand van mevrouw Kröger. Zij verzoekt de regering om in de nog te ontwikkelen systematiek voor het toebedelen van emissierechten voorrang te geven aan projecten die slechts tijdelijk of in zeer geringe mate stikstof uitstoten boven andere projecten. Die motie wil ik ontraden, want er is geen voorrang nodig. Dit is overbodig, want projecten zonder significante nadelige effecten kunnen doorgaan met een ecologische onderbouwing. Dat is in de stikstofbrief van 4 oktober jl. expliciet benoemd.

De **voorzitter**:

Daarover is een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij loopt de minister hier net als in het debat vooruit op het idee van een drempelwaarde, maar die is er nog helemaal niet. De vraag is dus of er een systematiek is om voorrang te geven aan projecten die eenmalig tot uitstoot leiden in plaats van aan projecten die langdurig tot meer uitstoot leiden, mocht er in een bepaalde regio stikstofruimte rondom een bepaald natuurgebied zijn.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Projecten met een niet-significante nadelige uitwerking kunnen al doorgaan met een ecologische onderbouwing. Mochten die toch niet door kunnen gaan, dan zullen die gewoon in de andere afweging mee moeten gaan. Van dat soort projecten kan ik nu

alleen niet zo gauw een voorbeeld verzinnen.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 31 heeft het oordeel "ontraden".

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom ik op de motie op stuk nr. 32 over het kappen van de bomen voor het tankstation. Daar is al heel kritisch naar gekeken. Het tankstation, de parkeervoorzieningen en de rustplekken zijn ook nodig, dus deze motie ontraad ik.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 32 wordt ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 33 van de hand van mevrouw De Pater verzoekt om onderzoek te doen naar de aanhoudende ongevallen op de N9 en om te bezien welke maatregelen daar nodig zijn. Die motie kan ik oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 33 krijgt oordeel Kamer.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 34 is ook van mevrouw De Pater. Zij verzoekt de regering het aanbod van Overijssel over de N35 zeer serieus mee te nemen, waarna er nog een heleboel zinnen volgen. Die motie kan ik oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 34 krijgt oordeel Kamer.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 35 van de hand van de heer Amhaouch over het haalbaarheidsonderzoek naar de bereikbaarheid van het Noorden via de Lelylijn, om het zo maar even korthedshalve te zeggen, kan ook oordeel Kamer krijgen.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 35 krijgt oordeel Kamer.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Hetzelfde geldt voor de motie op stuk nr. 36 van de heer Amhaouch. Deze motie gaat over het tijdig informeren van de Kamer bij definitieve besluitvorming over de spoorordening. De opdracht is vooral gerelateerd aan Heerlen-Aken. Die motie krijgt ook oordeel Kamer.

De **voorzitter**:

Daarover is een vraag van de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik stelde de vraag al aan de heer Amhaouch toen hij de motie indiende. Volgens mij heeft de minister in eerste termijn toegezegd dat ze onderzoek gaat doen naar dit

traject, ook gezien de brieven die de Kamer ontvangen heeft vanuit het veld, zowel ProRail als Arriva en NS, die het toch wat negatief beoordelen. Heeft de minister eigenlijk niet toegezegd wat deze motie nu beschrijft?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Niet in die detaillering, want de motie vraagt ook om de Kamer te informeren over alle benodigde stappen en bijbehorende randvoorwaarden. Daar geef ik op dit moment oordeel Kamer over.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voor alle duidelijkheid: de motie vraagt ook een uitspraak van de Kamer. Ik weet niet of de heer Van Aalst dat gelezen had.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor deze toevoeging. De heer Van Aalst dan nog even.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Er wordt gevraagd om een positieve grondhouding. Ik heb altijd een positieve grondhouding en de PVV ook.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat zal ik onthouden. Dat kan misschien nog van pas komen.

De **voorzitter**:

En waarschijnlijk is de minister niet de enige. We gaan verder met de motie op stuk nr. 41.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nee, ik ben pas bij de motie op stuk nr. 37.

De heer **Laçin** (SP):

De voorzitter slaat mijn moties gewoon over!

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat was misschien om u wat leed te besparen, want de motie op stuk nr. 37 ga ik ontraden, omdat er al bestuurlijke afspraken zijn gemaakt. In de integrale MIRT-verkenningen kijken we per opgave wat de beste oplossing is. Bovendien is het geen 60% voor asfalt. U weet dat er bijvoorbeeld ook nog 7% voor de waterwegen in zit.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 37 krijgt het oordeel ontraden.

Ik moet dat altijd even herhalen. Het voelt een beetje overbodig omdat het al zo helder is, maar ik moet dat doen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 38 van de heer Laçin over zeven asfaltprojecten ontraad ik, zoals hem niet zal verbazen.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 38 krijgt het oordeel ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat geldt ook voor de motie op stuk nr. 39. Die verzoekt de regering om de kansen integraal te onderzoeken en de eerste onderzoeksresultaten in het eerste kwartaal van 2020 met de Kamer te delen. Ik heb echt goede bedoelingen om de Kamer zo snel mogelijk te informeren, maar om bij onderzoek iedere keer tussenstapjes te melden, lijkt me niet zinnig. Ik denk echt niet dat we iets zinnigs kunnen melden in het eerste kwartaal van 2020. Ik heb u eerder toegezegd dat ik er in het najaar op terugkom.

De heer **Laçin** (SP):

Het verbaast mij dat de minister over vier maanden niets te melden heeft over een onderzoek. Dat verbaast mij. Ik denk dat er in vier maanden heel veel mogelijk is. Ik denk dat we het Kamerbreed belangrijk vinden. Zowat alle partijen hebben aan de Lelylijn gerefereerd. Ik zou de minister willen vragen om iets meer ambitie te tonen en niet pas over een jaar met de eerste onderzoeksresultaten te komen. Dat kan wat mij betreft eerder.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het lijkt mij niet verstandig om dat pad op te gaan dat we bij alle onderzoeken tussendoor steeds moeten rapporteren. Het moet zorgvuldig gebeuren en dan krijgt u in het najaar echt een goed overzicht.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 39 is ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 40 is van de hand van de heer Laçin. Ik wil graag het gesprek aangaan met de gemeenten. Als ik de motie als een inspanningsverplichting mag opvatten en niet als een resultaatsverplichting, kan deze motie oordeel Kamer krijgen.

De **voorzitter**:

De heer Laçin knikt, dus hij is het ermee eens.

De motie op stuk nr. 40 krijgt oordeel Kamer.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 41 over de spoorlijn Gent-Terneuzen van de hand van de heer Schonis. Die motie kan ik oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 41 krijgt oordeel Kamer.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat geldt ook voor de motie op stuk nr. 42 van de heer Schonis over de toegankelijkheid van stations. Oordeel Kamer.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 42 krijgt oordeel Kamer.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan de motie op stuk nr. 43 over het monitoren van de herplantingsplicht. Die kan ik ook oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 43 krijgt oordeel Kamer.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik zag dat de heer Dijkstra er ook onder stond. Ik hoorde toevallig dat hij het vroeg.

De **voorzitter**:

Hij staat nog niet onder de motie op stuk nr. 43, zoals ik die heb ontvangen, maar ik begrijp dat dat wordt aangepast.

Dan de motie op stuk nr. 44.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 44 gaat over de Paddepoelsterbrug. Voor 1 maart 2020 gaat echt niet lukken. Ik zou het graag sneller willen. Als u er "zo snel mogelijk" van maakt, zou ik de motie het oordeel Kamer kunnen geven. Maar 1 maart 2020 gaan we echt niet redden.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 44 die nu voorligt wordt ontraden. Of wil de heer Schonis de motie aanpassen?

De heer **Schonis** (D66):

Ik weet zeker dat die aangepast wordt, want ik heb gehoord dat iemand anders ook wil tekenen. Laten we eerlijk zijn, dit kan niet zo'n zwaar project zijn als nu wordt voorgesteld. Maar ik zal erover nadenken.

De **voorzitter**:

Dan is de motie op dit moment nog ontraden. Mogelijk wordt die op een later moment nog aangepast.

Dan gaan we naar de volgende motie, de motie op stuk nr. 45.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 45 van de heer Moorlag verzoekt de regering om snelle internationale treinverbindingen en de corridors een plek te geven in de NOVI. Ik zou de heer Moorlag willen vragen om die motie aan te houden totdat de bespreking van de NOVI plaatsvindt. Ik denk dat dat de goede plek is.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Ik heb het algemeen overleg NOVI gevoerd en daar kreeg ik als antwoord van de minister dat daarin alleen maar zaken worden opgenomen die in het langetermijnbeleid zitten. Dit zit daar niet in. Toen werd ik naar hier verwezen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan sluit ik mij aan bij de minister voor Milieu en Wonen die dit NOVI-overleg met u heeft gehad. Ik dacht dat het nog moest komen, maar kennelijk is het al geweest. We zullen moeten kijken hoe het een plek in het Toekomstbeeld OV krijgt. Maar volgens mij is er geen enkele onwil om hiermee zorgvuldig rekening te houden.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Ik wijs er ook even op dat er een motie van de heer Amhaouch en de heer Schonis met een meerderheid in de Kamer is aangenomen. Maar zonder ruimtelijke reserveringen gaat het je niet lukken om die motie tot uitvoering te brengen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik blijf toch bij het oordeel "aanhouden", tot het volgende overleg hierover met de minister voor Milieu en Wonen.

De heer **Moorlag** (PvdA):

De regering zou met één mond moeten spreken. Zo pingpong ik als Kamerlid heen en weer en dat vind ik eigenlijk niet kunnen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daarom sluit ik mij ook aan bij wat de minister voor Milieu en Wonen kennelijk heeft gezegd, namelijk dat zij alleen dingen opneemt als ze in het langetermijnbeeld passen. Over het Toekomstbeeld OV gaat u in het najaar weer met elkaar spreken; dat lijkt me het moment om dat te verankeren.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 45 krijgt op dit moment het oordeel ontraden, tenzij die wordt aangehouden, maar dan krijgt die dat ook.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik begrijp de redenering wel die de heer Moorlag hier aanhaalt. Is het anders mogelijk dat het kabinet met een gezamenlijke brief van de beide ministers naar de Kamer komt, waarin ze dit vraagstuk van het Toekomstbeeld OV, de plannen die er liggen en de aangenomen moties van de Kamer in relatie tot de NOVI bekijken? Volgens mij is het wel een terecht aandachtspunt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan stel ik voor dat ik hierover overleg heb met de collega van Milieu en Wonen en u daar dan een schriftelijke reactie op geef. Ik kan er gewoon niet op vooruitlopen.

De **voorzitter**:

De minister komt dus met een schriftelijke reactie op de vragen in de motie op stuk nr. 45 van de heer Moorlag. Dat is een toezegging. Is de heer Moorlag dan bereid om zijn motie aan te houden totdat die schriftelijke reactie er is?

De heer **Moorlag** (PvdA):

Daar ben ik wel toe bereid. Ik zou het wel erg op prijs stellen als die schriftelijke reactie komt voor het VAO NOVI, dat overigens nog niet is ingepland, dacht ik. Dat zou mooi

zijn, want dat biedt mij dan de mogelijkheid om de motie alsnog wel of niet in stemming te brengen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We gaan proberen om het dan zo snel mogelijk te doen, want volgens mij zit er bij de collega ook helemaal geen blokkade op juist dit onderwerp. Dus daar komen we in het briefje op terug en ik zal proberen het zo snel mogelijk te doen zodat u het voor dat VAO nog hebt.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Moorlag stel ik voor zijn motie (35300-A, nr. 45) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik op de motie op stuk nr. 46 van de heer Moorlag, die de regering verzoekt om in overleg met de gemeente Heerenveen te gaan kijken of er toch nog een verbetering kan komen. Die motie kan ik oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 46 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat geldt ook voor de motie op stuk nr. 47 van de heer Moorlag, waarin de regering wordt verzocht ook bij al lopende projecten zo veel mogelijk in te zetten op duurzaamheidswinst.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 47 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan de motie op stuk nr. 48 van de heer Moorlag over de spoorwegovergang Vierpaadjes. In eerste termijn heb ik daarover duidelijk gesproken. Het is op dit moment bovenwettelijk en het is ook te vroeg. Daarom ontraad ik deze motie.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 48 krijgt het oordeel ontraden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 49 gaat over het concreter maken van de fietsinfrastructuur en het intensiveren en versnellen van investeringen. De eerstverantwoordelijke op het fietsbeleid is de regio. We kunnen dit op dit moment niet zo naar het Rijk gaan halen. Dit is echt een overweging in het Mobiliteitsfonds. Dus deze motie ontraad ik.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 49 krijgt het oordeel ontraden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik op de motie op stuk nr. 50 van mevrouw Van der Graaf waarin de regering

wordt verzocht in gesprek te gaan over de navigatiesystemen rondom scholen. Het zal haar niet verbazen dat ik daar oordeel Kamer over kan geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 50 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Over de motie op stuk nr. 51 van mevrouw Van der Graaf heb ik een vraag. Als ik het zo begrijp van mevrouw Van der Graaf dat het niet gaat over een apart haalbaarheidsonderzoek maar over het in het bredere kader van het Toekomstbeeld OV in beeld brengen, dan kan ik de motie oordeel Kamer geven. Als we hier weer een heel apart onderzoek, apart traject voor moeten optuigen, dan gaan we daar dubbel werk in doen en zou ik de motie moeten ontraden.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Het gaat mij erom dat we de kosten en de kansen van deze spoorlijn in beeld brengen. Volgens mij wordt er niet heel snel dubbel werk verricht. Ik denk dat het goed is dat de minister in overleg gaat met de drie provincies die betrokken zijn, te weten Overijssel, Drenthe en Groningen, om te kijken hoe ze een onderzoek hiernaar kunnen doen. Op dubbel werk zitten we niet te wachten, maar ik zou de minister toch willen oproepen om met een onderzoek hierover naar de Kamer te komen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou hoor ik mevrouw Van der Graaf toch spreken over een apart onderzoek. In het kader van het Toekomstbeeld OV worden potentie en mogelijkheden van de Nedersaksenlijn mee afgewogen. Als u daar genoeg mee neemt en het zo opvat, dan krijgt de motie oordeel Kamer. Als u een apart, losstaand onderzoek wil, ontraad ik de motie.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Dat leidt bij mij dan tot de vraag wanneer daar dan inzicht in komt, want ik vraag in de motie om de Kamer er volgend jaar over te informeren.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Bij de totale afwegingen in het kader van het Toekomstbeeld OV in het najaar 2020.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Prima.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Oké.

De voorzitter:

Dan krijgt de motie op stuk nr. 51 oordeel Kamer, met deze toevoeging van de minister. Mevrouw Van der Graaf is daarmee akkoord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 52, ook van mevrouw Van der Graaf. Deze motie vraagt om een onderzoek in te stellen naar de effecten van de snelheidsverlaging op de

geluidsoverlast en de resultaten daarvan binnen zes maanden naar de Kamer te sturen. Ik weet niet of we die zes maanden kunnen halen. Ik vraag mevrouw Van der Graaf of ik dat als een inspanningsverplichting mag lezen. Een periode van zes maanden is wel kort. We hebben nu heel veel werk te verrichten, ook in het kader van de snelheidsverlaging. Maar ik kan oordeel Kamer geven. Ik vraag alleen wat flexibiliteit als het gaat om die zes maanden.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Wat zou dan wel een realistische termijn kunnen zijn? Zouden we dat dan wel voor het najaar 2020 kunnen weten?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik denk dat we het wel inzichtelijk moeten kunnen hebben voor het najaars-MIRT.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Heel graag. En dan zou ik graag de twee knelpunten die ik expliciet heb genoemd, het knelpunt bij de A20 Maassluis en het knelpunt bij de A28 Harderwijk, ook echt willen terugzien in het onderzoek.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daarover lopen sowieso al de gesprekken. Dus dat moet kunnen.

De **voorzitter**:

Met die toelichting krijgt de motie op stuk nr. 52 oordeel Kamer.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 53 van de hand van mevrouw Van der Graaf verzoekt de regering om in samenwerking met ProRail met een stappenplan te komen voor de verhoging van de bovenleidingspanning naar 3 kV. Die motie krijgt oordeel Kamer.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 53 krijgt oordeel Kamer.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 54 verzoekt de regering om spoorse projecten, waaronder de projecten die het kabinet zelf benoemt — prioriteit te geven bij toewijzing van vrijgekomen stikstofruimte. Die motie wil ik ontraden, want er is door het hele kabinet zorgvuldig nagedacht over dit eerste pakket. Daar gaan we geen verandering in aanbrengen. Dus die motie wil ik ontraden.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 54 wordt ontraden. Maar mevrouw Van der Graaf wil hier nog iets over zeggen.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik constateer dat de minister het oordeel geeft over een motie die ik niet heb ingediend. Ik heb een motie ingediend die de regering verzoekt om te onderzoeken hoe aan de projecten die de regering zelf noemt in de Kamerbrief van 13 september, prioriteit kan worden gegeven. Dat zijn projecten die mogelijk geraakt worden en waarvan zij in eerste

termijn heeft aangegeven dat daar zo'n kleine depositie mee gepaard gaat, en eventueel alleen bij de aanleg, dat zij toch wel de verwachting heeft dat die doorgaan. Ik heb de motie ingediend om te onderzoeken hoe aan die projecten dan prioriteit zou kunnen worden gegeven als er stikstofruimte vrijkomt. Eigenlijk ligt die motie dus behoorlijk in lijn met wat de minister hier in het debat in eerste termijn heeft gedeeld.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb aangegeven dat we eigenlijk voor alle spoorprojecten een oplossing zien. Het enige project dat wat ingewikkelder ligt, is de verbinding Meteren-Boxtel. In die zin is het, denk ik, ook helemaal niet nodig. Mijn probleem met deze motie zit 'm in het feit dat erin staat: prioriteit te geven. Daar hebben we gewoon afspraken over in het kabinet, waar ik me aan houd. Vanwege dat onderdeel blijf ik de motie toch ontraden.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 54 wordt ontraden. Ik zie dat mevrouw Kröger nog iets wil zeggen. Dat is een beetje ongebruikelijk, omdat het niet haar eigen motie is. Maar ik geef haar toch het woord.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het is natuurlijk een motie die heel erg in lijn is met de motie die wij hebben ingediend. Ik hoor de minister dan toch weer zeggen: eigenlijk is er helemaal geen probleem met die spoorprojecten. Dat vind ik dan toch lastig te rijmen met punt 18 in dat overzicht, waarbij staat: diverse projecten met mogelijk tijdelijke aanlegeffecten. En dan gaat het over het PHS. Dat is, denk ik, ook waarom mevrouw Van der Graaf deze motie indient en waarom ik daarover een motie indien: omdat je wilt voorkomen dat spoorprojecten die weinig stikstofemissies veroorzaken en die op de lange termijn voorkomen, onnodig geraakt worden. De minister zegt aan de ene kant dat er helemaal geen probleem met die spoorprojecten is, maar het PHS is een veelomvattend project met potentieel veel impact.

De voorzitter:

Ik geef nu het woord aan de minister.

De heer Laçin (SP):

Ik wil een punt van orde maken. Ik hoor de heer Dijkstra continu dingen roepen daar. Alleen, het staat niet in de Handelingen. Dus als hij wat wil zeggen, graag in de microfoon. Anders heeft het weinig zin.

De voorzitter:

Ik heb aangegeven dat ik bij wijze van uitzondering een collega de ruimte geef om een vraag te stellen. Dat heb ik gedaan bij mevrouw Kröger. We zitten mooi binnen de tijd. Ik vraag nu aan de minister om daarop te reageren. Ik dank de collega's voor hun begrip daarvoor.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We gaan natuurlijk niet het debat helemaal overdoen. Laat ik dan heel kort aangeven dat er een belangrijk verschil tussen is of een project geraakt wordt door de PAS of dat het erdoor in de problemen komt. Bij de spoorprojecten zul je moeten zorgen voor een zorgvuldige onderbouwing, ook al gaat het maar om een heel klein stukje depositie

tijdens de aanleg. Je moet dat wel zorgvuldig onderbouwen en dus word je geraakt, omdat dat tot vertraging leidt. Dat wil niet zeggen dat die projecten in de problemen hoeven te komen, dat ze niet meer zouden kunnen of dat er heel veel stikstofruimte voor nodig is. Ook al is het maar klein, je moet wel zorgvuldig je ecologische onderbouwing afronden. Dus de motie op stuk nr. 54 ontraad ik, voorzitter.

De voorzitter:

Een laatste vraag nog van de indienster van de motie.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ook om de minister tegemoet te komen, want ik begrijp haar punt. "Prioriteit" is ingewikkeld, want er zijn natuurlijk heel veel vraagstukken. Als ik er nou van zou maken "verzoekt de regering te onderzoeken hoe deze projecten doorgang zouden kunnen vinden als de stikstofruimte vrijkomt", dan haal ik het woordje prioriteit weg, maar blijven we bij de kern van de zaak en kom ik tegemoet aan wat de minister hier deelt en aan de wens die ook zij heeft om die projecten te kunnen laten doorgaan.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan blijf ik toch bij ontraden, want dan is de motie overbodig. Want natuurlijk doen wij alles en zal ook de spoorse directie alles op alles zetten om ervoor te zorgen dat deze projecten kunnen doorgaan. Daar hoeft u zich echt geen zorgen over te maken.

De voorzitter:

Dan komt de minister op de motie op stuk nr. 55. Haar oordeel over de motie op stuk nr. 54 blijft "ontraden".

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 55 is van de hand van de heer Van Raan. Hij verzoekt te onderzoeken of de zeven MIRT-projecten nog noodzakelijk zijn. We hebben daar uitgebreid over gedebatteerd, dus die motie ontraad ik.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 55 krijgt het oordeel "ontraden".

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

In de motie-Van Raan c.s. op stuk nr. 56 wordt de regering verzocht op deeltrajecten te onderzoeken wat de effecten zijn wanneer 80 km/u wordt gereden. 80 km/u geeft problemen met de doorstroming in de spits, dat is bekend. Om die reden ontraad ik deze motie.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 56 krijgt oordeel "ontraden". Daar is nog een vraag over van de heer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):

De minister zegt dat het algemeen bekend is dat 80 km/u de doorstroming niet bevordert. Nou, bij mij niet. Ik zit ook niet in het dossier. Misschien kan de minister mij nog even per brief laten weten welke onderzoeken dat aantonen. In de ring Amsterdam, bijvoorbeeld, bevordert het wel degelijk de doorstroming. Dus ik begrijp niet zo goed op

welke onderzoeken de minister het baseert, maar die wil ze me vast wel sturen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar hebben we al vaker over gedebatteerd in het verleden en ik denk dat het niet heel veel zin heeft om dat elke keer weer opnieuw te doen. Overigens zult u ook zien dat er in provincies wel naar gekeken wordt. Naarmate de snelheid lager wordt, heeft de verlaging ook steeds minder opbrengst wat betreft stikstof. Maar goed, daar komen we ongetwijfeld in allerlei stikstofdebatten nog vaker over te spreken.

De voorzitter:

Dan dank ik de minister voor haar beantwoording in tweede termijn en komen we bij de toezeggingen gedaan in dit overleg.

- De eerste toezegging. In het najaar van 2020 ontvangt de Kamer een actualisatie van het onderzoek naar de Lelylijn ter verbetering van de bereikbaarheid van Noord-Nederland.

Daar zijn ook allemaal moties over ingediend. Maar goed, dit is wel een toezegging en die moties zijn nog weer breder, heb ik vandaag begrepen.

- De tweede toezegging. Eind 2019 komt het ontwerp voor de Luchtvaartnota naar de Kamer, waarin ook aandacht wordt besteed aan de uitbreiding van het treinstation Schiphol.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

U mag het als een toezegging opvatten, maar volgens mij hebben wij daar al eerder met elkaar zo over gesproken. Maar het is prima.

De voorzitter:

Dan de volgende.

- Voor het AO MIRT in juni 2020 komt de minister terug op de mogelijke opwaardering van het laatste deel van de N35, de Marsroute.

Daar is ook een motie over ingediend.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat het verstandig is om bij de teksten van de moties te blijven, als die al dan niet worden aangenomen

De voorzitter:

Waarvan akte. Dan gaan we naar de volgende toezegging.

- De minister zegt toe aan de heer Van Aalst dat zij tijdig voor het AO Verkeersveiligheid van 18 december terugkomt op de maatregelen ter

bevordering van de verkeersveiligheid op de N36, waaronder het aanleggen van bermen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat is het pakket Meer Veilig, want anders wordt het wel weer heel erg breed. Maar volgens mij hebben we daar goede afspraken over gemaakt.

De **voorzitter**:

Dan noteren wij die ook hier.

- De toezegging nummer vijf. Medio 2020 ontvangt de Kamer een brief over de Berlijntrein met informatie over de verhouding van de snelheid tot het aantal stops. Dit is een toezegging aan de heer Amhaouch.
- Nummer zes. In het voorjaar van 2020 wordt de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van de lijn Amsterdam-Heerlen-Aken.

Dat is overigens ook een motie.

- Nummer zeven. Voor het AO Spoor in het voorjaar van 2020 ontvangt de Kamer een update over de spoorverbindingen met België. Ten aanzien van de spoorveiligheid ontvangt de Kamer tijdig voor het AO Spoorveiligheid/ERTMS van 5 december eveneens informatie. Dit is een toezegging aan mevrouw Van der Graaf. Dat wordt hier bevestigd.
- Toezegging nummer acht. Eind 2019 ontvangt de Kamer een stand-van-zakenbrief over de rolstoeltoegankelijkheid van treinstations.

Daar zag ik ook een motie over.

- De minister zegt toe om tijdig voor het AO MIRT in juni 2020 een reactie op het onderzoek van CE Delft te sturen.
- Toezegging nummer tien. Voor het eerstvolgende debat of AO over de stikstofproblematiek ontvangt de Kamer de onderliggende cijfers van het RIVM, die ten grondslag liggen aan de maatregelen in de brief van 13 november jongstleden. Dit is een toezegging aan mevrouw Kröger.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De onderliggende berekeningen van het RIVM hebben wij zelf ook niet gekregen. Ik moet dus even een slag om de arm houden over hoe gedetailleerd dat wordt. We hebben alleen de uitkomsten van de berekeningen en niet de berekeningen zelf, maar we gaan samen met het RIVM bekijken hoe we dat zo inzichtelijk mogelijk voor u kunnen maken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het moet niet gekker worden. Dit kabinet claimt ruimte voor zeven snelwegen en nu blijken er geen berekeningen te zijn. Het lijkt mij dat er op de een of andere manier bepaald is dat die ruimte er is en dat de minister dit mooi op een rij kan zetten om het met de Kamer te delen. Ik begreep dat het of zo snel mogelijk wordt of voor het aankomende PAS-debat. Het zou in ieder geval komen voor het AO Verkeersveiligheid, want dat werd ook als optie genoemd.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

12 december is het AO PAS, hoorde ik net rechts van mij zeggen. Wij gaan het voor die tijd doen. Natuurlijk zijn er wel berekeningen, maar wij hebben ook vertrouwen in het RIVM. Wij hebben dus niet zelf — daar hebben we de capaciteit ook niet voor — de capaciteit om die berekeningen precies na te gaan. Maar we gaan met het RIVM graag even na hoe we dit het beste aan u kunnen overbrengen.

De **voorzitter**:

- Naar aanleiding van de motie op stuk nr. 45 is de toezegging gedaan dat de minister in overleg treedt met het ministerie van Milieu en Wonen om schriftelijk te kunnen reageren op die motie op stuk nr. 45 van de heer Moorlag.

Daarmee komen we aan het eind van deze vergadering. Voordat we echt helemaal afsluiten, geef ik nog even het woord aan de heer Amhaouch, want die mist kennelijk nog iets.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter, volgens mij is ook de toezegging gedaan dat er in het voorjaar van 2020 een capaciteitsplan zou komen over het materieel en de infrastructuur. Volgens mij is dat wel degelijk toegezegd door de minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik weet niet helemaal per wanneer we dat ... Ik heb wel iets gezegd over de capaciteit, maar ik weet niet wanneer dat in beeld is. Ik kijk daarvoor even naar de spoordirectie. Die wordt bij de marktorderingsbrief betrokken!

De heer **Amhaouch** (CDA):

En dat is?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan wordt het april. Als u dat nog tot het voorjaar rekent, dan ...

De heer **Amhaouch** (CDA):

Jaja, het voorjaar.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Sommige mensen zeggen: 21 maart is het schluss, hè.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Dan hebben we het over hetzelfde.

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

De **voorzitter**:
Dan hebben we deze toezegging ook genoteerd. Ik moet ten slotte nog even vermelden dat over de ingediende moties op 3 december zal worden gestemd. Daarmee komen we aan het eind van dit notaoverleg MIRT. Ik dank de minister en haar mensen. Ik dank ook de Kamerleden, de collega's en iedereen die het debat heeft gevolgd. Ik wens u allemaal nog een gezegende avond.

Sluiting 18.20 uur.