

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 29 november 2018 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Van Veldhoven, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 september 2018 inzake MIRT Overzicht 2019 (35000-A, nr. 4);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 juli 2018 inzake voortgang provinciale MIRT-project Leiden-Utrecht (34775-A, nr. 76);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 juli 2018 inzake zomerstremming zuidelijke ringweg Groningen (34775-A, nr. 78);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 juli 2018 inzake 1e Rapportage Rijkswegennet 2018 (34775-A, nr. 77);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 juni 2018 inzake reactie op de gewijzigde motie van het lid Van den Berg c.s. over het in kaart brengen van essentiële landbouwgronden en essentiële infrastructurele kunstwerken (30821, nr. 48);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 september 2018 inzake uitvoering vervoerconcessies Waddenveren West en Oost en stand van zaken veerverbinding Ameland-Holwerd (27625, nr. 454);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 oktober 2018 inzake smart mobility Dutch reality (31305, nr. 264);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 oktober 2018 inzake stand van zaken brandwerendheid enkele wegtunnels (29296, nr. 34);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 oktober 2018 inzake KiM publicatie Kerncijfers Mobiliteitsbeleid 2018 (31305, nr. 265);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 juli 2018 inzake project Zeetoegang IJmond (34775-A, nr. 74);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 oktober 2018 inzake antwoorden op vragen commissie over het project Zeetoegang IJmond (35000-A, nr. 19);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 november 2018 inzake programma Maasroute, vertraging openstelling Vb-vaarweg (35000-A, nr. 24);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 november 2018 inzake 2e Rapportage Rijkswegennet van 2018 (35000-A, nr. 25);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 november 2018 inzake kabinetsreactie op de adviezen "Dichterbij en sneller" en "Van B naar anders" van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) (31305, nr. 267);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 november 2018 inzake startbeslissing MIRT-Verkenning Rottepolderplein (35000-A, nr. 26);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 november 2018 inzake beantwoording vragen commissie over het MIRT Overzicht 2019 (35000-A, nr. 27);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 november 2018 inzake uitkomsten Bestuurlijke Overleggen MIRT 21 - 22 november 2018, voortgang van het MIRT (2018Z22024).

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: Remco Dijkstra

Griffier: Rijkers

Aanwezig zijn twaalf leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Amhaouch, Remco Dijkstra, Van der Graaf, Kröger, Laçin, Von Martels, Middendorp, Moorlag, Schonis, Stoffer en Teunissen,

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

Aanvang 10.03 uur.

De voorzitter:

Een goede morgen allemaal. Hartelijk welkom aan de mensen die hier in de zaal aanwezig zijn. Goedemorgen, minister, staatssecretaris, ambtelijke ondersteuning en de mensen uit de regio of uit de stad die thuis meekijken. Er zijn vandaag behoorlijk wat Kamerleden present om in dit notaoverleg het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, afgerond het MIRT, te gaan behandelen. We zullen proberen zo veel mogelijk afkortingen te mijden, maar er komen vandaag wel heel wat wegen, spoorwegen en waterwegen langs. Het gaat om de investeringen die we daarin doen en de keuzes die we daarin maken.

De Kamerleden hebben spreektijden gekregen naar rato van de grootte van de partij. We starten zo meteen met de heer Van Aalst van de PVV, daarna komt de heer Von Martels namens het CDA, dan de heer Amhaouch namens het CDA, als spoorwoordvoerder. Namens GroenLinks spreekt mevrouw Kröger, dan komt de heer Moorlag van de Partij van de Arbeid, dan mevrouw Teunissen van de Partij voor de Dieren, daarna de heer Schonis van D66 en dan de heer Laçin van de SP. En om 12.00 uur schuift de heer Stoffer aan van de SGP. Misschien hebben een aantal mensen ook nog andere verplichtingen, maar we kunnen het allemaal terugkijken en nakijken.

We gaan starten. Ik geef zo meteen in de eerste termijn het woord aan de heer Van Aalst van de PVV. Hij heeft dertien en zes minuten. U mag zelf verdelen hoe u dat wilt doen, meneer Van Aalst. Meestal worden in de tweede termijn moties ingediend. U heeft in totaal negentien minuten vandaag. Heeft u die niet allemaal nodig, dan is dat ook

goed. We hebben nu de eerste termijn. Ik denk dat we daarna schorsen voor een lunch. Dan komt de beantwoording door de bewindspersonen. Ik stel voor om in eerste termijn vier interrupties op elkaar te doen. Is dat akkoord? En dan in tweeën?

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik heb nog even een punt van orde. U noemde net de spreekvolgorde. Wanneer komt u zelf aan bod? Heb ik dat niet gehoord?

De **voorzitter**:

Ik kom na de heer Van Aalst en dan wil ik u vragen om even het voorzitterschap over te nemen.

De heer Van Aalst, gaat uw gang.

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

Dank u wel, voorzitter. Gisteren heb ik afgesloten met de gedachte dat het een heel mooie dag was. Maar vandaag wordt het vast een nog mooiere dag. Vandaag is het de dag dat veel collega's verantwoording af gaan leggen aan hun achterban. Vandaag is het: "praatjes vullen geen gaatjes". Vandaag is het: "boter bij de vis". Misschien is het dus geen toeval dat we vandaag in de Thorbeckezaal zitten, de zaal die genoemd is naar een liberaal uit Zwolle. Ik ben dus heel benieuwd naar de visie van de VVD en van de VVD-minister. Ik ben heel benieuwd waar het vandaag naartoe gaat.

Voorzitter. Het is eigenlijk heel simpel. Dit MIRT gaat de toenemende filedruk op onze wegen niet oplossen. Dit MIRT gaat de toenemende files niet oplossen. Dit MIRT gaat de overvolle treinen en perrons niet oplossen. Dit MIRT gaat de kosten van het reizen in de auto of de trein niet goedkoper maken. Om maar met het eerste punt te beginnen: er is niets frustrerender dan vastzitten in de file. Niet voor niets geven experts aan dat files ingrijpende gevolgen hebben voor de volksgezondheid van mensen die erin staan. Een oplossing zien wij niet in dit MIRT. Als we op deze manier 2019 ingaan, zal ook de economische schade die het bedrijfsleven lijdt alleen maar toenemen.

Dit MIRT levert te weinig en levert te laat. Nederland rijdt zichzelf langzaam vast en het is een kwestie van tijd voor we van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat stilstaan. Het alternatief, de trein, wordt ook steeds onaantrekkelijker. De tarieven gaan omhoog, onze dienstregeling heeft standaard te kampen met vertragingen en treinen en perrons zijn overvol. Je zou zeggen dat wie betaalt voor een kaartje, recht heeft op een fatsoenlijke zitplaats. Maar de rechter was het daarmee oneens en je mag dus de volle mep betalen, straks inclusief btw-verhoging, voor opeengepakt in het gangpad staan. Deze problemen zouden de hoogste prioriteit moeten hebben, maar dit MIRT biedt geen oplossingen.

Voorzitter. Door een groeiende economie neemt de fileproblematiek steeds verder toe. Bovendien worden we met z'n allen steeds mobieler, niet in de laatste plaats de ouderen. Ondertussen steekt dit kabinet zijn kop in het zand. De investeringen in de infrastructuur liggen ver achter op schema. Om u een beeld te schetsen: in 2010 was het rijksbudget voor de infra ongeveer 1,4% van het bruto binnenlands product, maar tegenwoordig is het nog slechts 0,95%. Onze mobiliteitsbehoefte groeit en de budgetten van dit kabinet groeien niet mee. Iedereen kan aanvoelen dat dit gruwelijk mis moet gaan.

Dan hebben we het nog niet eens over de tegenvallers gehad. Inmiddels is gebleken dat

onze nieuwe tunnels niet brandwerend zijn gebouwd. De herstelwerkzaamheden voor vier tunnels bedragen rond de 120 miljoen en daarnaast moet het bestaande contract voor de aanleg van de Gaasperdammertunnel worden aangepast om deze alsnog brandwerend te bouwen. Dit kost nog eens 100 miljoen euro. Met dat bedrag hadden we de N35 op kunnen waarderen.

Of neem de aanleg van de sluis bij IJmuiden, die steeds duurder uitvalt. Inmiddels moet ook het Rijk bijspringen om de financiële klappen op te vangen. Het mag duidelijk zijn dat het Infrastructuurfonds veel te lijden heeft onder het schrikbewind van Rutte. Voorzitter. Een jaar geleden is de PVV-motie aangenomen om zo veel mogelijk spitsstroken op te waarderen naar permanente rijstroken. Zeker als ze aan de linkerkant van de weg liggen, is dat eenvoudig en goedkoop te realiseren. Dat opwaarderen is belangrijk, want daarmee maken we optimaal gebruik van het beschikbare asphalt. Een brede meerderheid in de Kamer steunde ons initiatief en toch blijft actie uit. Kan de minister nu eindelijk haast maken met het opwaarderen van die spitsstroken? Vanuit het ministerie krijgen we telkens te horen dat er al een lijst ligt met mogelijke kandidaten en dat er serieus wordt gekeken naar alle spitsstroken. Wat weerhoudt de minister ervan om op korte termijn stappen te zetten?

Voorzitter. De PVV is de enige partij die echt een flink bedrag vrijmaakt om de knelpunten op onze hoofdwegen aan te pakken. Door de tarieven voor de Wbso op 0% te zetten, komt er 1 miljard euro structureel vrij voor het Infrastructuurfonds. Ondernemers staan te springen om minder filedruk. Met dit PVV-amendement kunnen we eindelijk het uitgestelde onderhoud van de kunstwerken inhalen, de spitsstroken opwaarderen en knelpunten aanpakken. Tel daarbij op de modal shift van de weg naar het water en van de weg naar het spoor en je hebt een alomvattend plan om het filemonster van alle kanten aan te vallen.

Voorzitter. De PVV blijft daarmee mordicus tegen de invoering van rekeningrijden, wat door te veel partijen als het grote alternatief wordt gezien. Een automobilist betaalt momenteel belasting over de aanschaf van zijn auto middels de bpm, over de brandstof middels accijns, over het bezit middels de motorrijtuigenbelasting en, als je een vrachtwagen bezit, ook nog middels de bzm. Het gegraai in de portemonnee van de automobilist houdt daarmee niet op, want de invoering van rekeningrijden kost miljarden euro's, omdat 9 miljoen auto's moeten worden voorzien van een elektronisch kastje. Kan de minister dit bekostigen of gaat Jan Modaal hier opnieuw voor opdraaien? Maar bovenal zien we dat negatieve prikkels niet werken. Er zijn genoeg redenen, zoals reistijdverlies, om niet in de file te willen staan, maar toch blijft de spits druk. Daaruit moeten we concluderen dat de mensen die de drukte trotseren daarvoor een legitieme reden hebben en echt niet anders kunnen. Kortom, als rekeningrijden wordt ingevoerd, staan we straks betaald in de file. Tel uit je winst!

Voorzitter. Dan begin ik traditiegetrouw aan het rondje Nederland om de meest schrijnende verkeerssituaties in kaart te brengen.

De heer **Schonis** (D66):

Ik heb zitten luisteren naar het betoog van mijn collega van de PVV en ik merk dat de PVV weer het nodige asfaltfetisjisme tentoonspreidt en tegelijkertijd ook het rekeningrijden ter discussie stelt. Zou het zo kunnen zijn dat rekeningrijden, waar de eigen sector, de ANWB, de RAI en de Mobiliteitstafel mee komen, misschien toch een betere oplossing is dan alleen maar de asfaltmachine weer aanzetten?

De voorzitter:

De bel die nu gaat voor het begin van de vergadering, duurt een minuut. We wachten eventjes.

De heer Schonis (D66):

Ik zal mijn vraag van vlak voor de bel even herhalen. De heer Van Aalst heeft nu ook lekker lang de tijd gehad om erover na te denken. Ik merk bij de PVV dat er nogal aan asfaltfetisjisme wordt geleden en dat rekeningrijden per definitie geen oplossing zou zijn, terwijl alle experts daar juist wel op wijzen. Ik ben dus benieuwd waar de PVV de wijsheid vandaan haalt dat rekeningrijden geen soelaas zou bieden.

De heer Van Aalst (PVV):

Volgens mij is het heel duidelijk. Ik heb net uitgelegd — als u goed hebt geluisterd — dat we al aan rekeningrijden doen door de belastingen die we heffen: de bpm, de accijnzen en de motorrijtuigenbelasting. Maar we staan nog steeds elke dag in de file. Dat toont aan dat rekeningrijden niet werkt. De afgelopen jaren hebben we gezien dat asfalt wel werkt, maar dan moet je het wel aanleggen.

De heer Schonis (D66):

Dan ben ik toch benieuwd hoe de PPV bijvoorbeeld tegen de verdubbeling van de A67 aankijkt, waarvan nu wordt gezegd dat als je dat over het hele traject zou doen, dat grote problemen gaat geven op de ringweg A2 bij Eindhoven. Meer asfalt leidt per definitie dus niet tot een betere bereikbaarheid.

De heer Van Aalst (PVV):

Mijn collega van D66 ziet dat als meer asfalt. Dat klopt op de A67, maar wij pleiten ook voor meer asfalt op de A2; dan los je dat probleem gelijk weer op. Volgens mij werkt asfalt gewoon, maar je moet het wel aanleggen. Dat is het probleem van de afgelopen jaren: we hebben vergeten asfalt aan te leggen en daarom zitten we nu in de problemen en de sores van Rutte II.

De voorzitter:

De heer Schonis voor zijn tweede interruptie.

De heer Schonis (D66):

Ik constateer dat de PVV de fileproblematiek probeert te bestrijden door het filemonster meer asfalt te voeren. Daar krijg je obesitas van en dat is niet gezond. Dat moet je gewoon niet doen.

De voorzitter:

Wilt u daarop reageren?

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb geen vraag gehoord. Ik constateer dat asfalt goed werkt, maar je moet het wel aanleggen. Dat hebben we de afgelopen jaren niet gedaan. Ik blijf dus bij mijn standpunt.

De voorzitter:

Goed. Mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil toch even mijn collega van D66 bijvallen bij zijn oproep voor rekeningrijden en tegen het voeren van asfaltfetisjisme. Als ANWB, RAI, evofenedex, alle verkeersexperts zeggen dat je beleid moet hebben om de verkeersvraag te sturen, wat is dan de onderbouwing van de PVV? Betalen naar gebruik, dat is wat nu nodig is.

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

Laat ik ermee beginnen dat het wel grappig is dat iemand die geen rijbewijs en dus waarschijnlijk ook geen auto heeft, begint over rekeningrijden. Dat is wel bijzonder. Misschien bent u enigszins bevooroordeeld. Punt twee is dat we nu al aan rekeningrijden doen, zoals ik net al zei. Een andere vorm van rekeningrijden, namelijk betalen naar gebruik, zal ervoor zorgen dat de prijzen voor consumenten weer omhooggaan. Als ik het goed begrijp, pleit GroenLinks ervoor om de consument zo meteen weer te laten opdraaien voor het rekeningrijden. Maar goed, dat zijn we wel gewend van de linkse kerk.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat ad hominem laat ik even passeren. Volgens mij is de PVV er wel van op de hoogte, samen met bijvoorbeeld de ANWB en de RAI, dat een systeem van betalen naar gebruik juist veel eerlijker is. Mensen die vaker in de auto zitten, betalen namelijk meer dan mensen die minder vaak in de auto zitten. Grosso modo gaan er heel veel mensen op vooruit.

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

Daar ben ik het niet mee eens. We constateren dat de mensen die nu in de file staan ook in de toekomst gewoon in de file staan, of we nou wel of niet overgaan op rekeningrijden. Ze staan 's ochtends niet voor hun lol in de file. Ze moeten voor hun werk in de file staan. Ze moeten naar hun werk toe. Ze zijn vertegenwoordiger, metselaar, of moeten naar de bouw. Ze staan gewoon in de file. Als we die mensen extra gaan belasten, betekent dat heel simpel dat we dat gaan terugzien in de consumentenprijzen. Dus nogmaals: volgens mij is dat gewoon weer een lastenverzwaring. Die komt nu niet uit de koker van Rutte III, maar van GroenLinks.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

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

Voorzitter. Ik wilde inderdaad beginnen aan mijn ronde door Nederland. Laat ik beginnen in mijn mooie Overijssel. Daar hoeft u niet lang te zoeken. De N36 heeft een doorgetrokken streep. Omdat het een 2x1-weg is, trekken sommige mensen zich daar weinig van aan. Het lijkt alsof ze denken: liever illegaal inhalen dan het hele stuk achter een vrachtwagen blijven rijden. Om dit tegen te gaan, is er op sommige stukken een middengeleider aangebracht, maar lang niet overal. Daarom wil ik de minister vragen om de middengeleider of een alternatief in de vorm van curved stones aan te leggen, zodat inhalen over de gehele lengte van de N36 onmogelijk wordt gemaakt. Ook wil ik haar vragen om voor de lange termijn te kijken naar een oplossing waarbij automobilisten op een legale en veilige manier een vrachtwagen kunnen inhalen. Is zij hiertoe bereid?

Voorzitter. Als je de N36 vanuit het noorden helemaal afrijdt en de afslag voorbij Almelo neemt, dan kom je op de N35 richting Zwolle. Het is natuurlijk van de zotte dat we dan

dwars door het dorp Mariënheem rijden. Dat komt hier al jaren voorbij. Het is echt de laatste rijksweg in Nederland die nog door een dorpskern gaat. Omwille van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid pleit de PVV ervoor om de weg zo snel mogelijk om het dorp heen te leggen. Dat kan natuurlijk gecombineerd worden met het verbeteren van de bereikbaarheid. Het is namelijk een slechte zaak dat Twente momenteel beperkt kan profiteren van de bloeiende economie en werkgelegenheid in Zwolle omdat die aansluiting belabberd is. Daarom heeft de PVV er al meermalen voor gepleit, waaronder een jaar geleden, om de N35 op te waarderen naar een 2x2 100-kilometerweg. Het is fijn dat de minister het gesprek met de provincie Overijssel aangaat, maar met alleen praten komen we er niet. Zoals ik al zei: praatjes vullen geen gaatjes.

Voorzitter. Er zijn meerdere partijen in deze Kamer die zich positief over de wegverbreding hebben uitgelaten. Die moeten vandaag kleur bekennen. De provincie is uiteraard enthousiast over wegverbreding. Het ijzer moet gesmeed worden wanneer het heet is. Is de minister dat met de PVV eens? Is zij bereid om de wegverbreding van de N35 als prioriteit aan te merken en om het verkeersluw maken van Mariënheem mee te nemen in de bouwopgave?

Voorzitter. De corridor van Rotterdam naar Duitsland is voor Nederland dé verbinding met Europa. Niet alleen de rivieren de Oude Maas, de Merwede en Waal zijn hierbij van belang, maar ook de snelweg A15 is essentieel. Hiermee wordt het Rotterdamse havengebied met Rivierenland en met het Europese achterland verbonden. Daarom vraagt de PVV haast te maken met de aanpak van de A15 tussen knooppunt Ridderkerk en knooppunt Gorinchem. Maar regeren is ook vooruitzien. Daarom wil de PVV dat nu al wordt nagedacht over de aanpak van het knelpunt op de A15 tussen het knooppunt Gorinchem en Valburg. Is de minister hiertoe bereid?

Voorzitter. De A67 tussen Venlo en Eindhoven zal wat de PVV betreft zo snel mogelijk opgewaardeerd moeten worden naar 2x3 rijstroken. Gelukkig is er eindelijk beweging op dit dossier, maar helaas kiest het ministerie voor een deeloplossing. De wegverbreding geldt alleen van Eindhoven tot Geldrop. Er komt dus geen langetermijnoplossing voor de A67. Dit stukje wegverbreding is niet meer dan een druppel op de gloeiende plaat. Nogmaals wil ik de minister vragen om de A67 over de hele lengte te verbreden. Is zij hiertoe bereid? En zo nee, is zij dan in ieder geval bereid om de wegverbreding van Geldrop tot aan Asten op korte termijn door te zetten? Dan kunnen we weer een aantal jaren vooruit.

Voorzitter. Het kwam net al even voorbij: ook de A2 tussen Eindhoven en Weert verdient het om opgewaardeerd te worden naar ten minste 2x3 rijstroken. De naam Eindhoven komt niet voor niets vaak voor top tien van files van onder andere de ANWB. Door een matige bereikbaarheid is het voor mensen lastig om in de regio te wonen en in Eindhoven te werken. Voor veel van die mensen zit er niets anders op dan om te verhuizen naar de grote stad. Hiermee dragen we bij aan de verstedelijking en maken we geen optimaal gebruik van de schaarse leefruimte in Nederland. Kan de minister toezeggen de Brainportregio te helpen met een goede verkeersontsluiting door de A2 tussen Eindhoven en Weert op te waarderen naar ten minste 2x3 rijstroken?

Als je de A2 naar het zuiden toe volgt, kom je vanzelf terecht in het mooie Limburg. De PVV heeft jaren geleden de verbreding van de A2 tussen de knooppunten Het Vonderen en Kerensheide in het MIRT gekregen. Helaas is die door bezuinigingen van Rutte II op

de lange baan geschoven. De planning is om in 2022 te beginnen en in 2025 klaar te zijn. Die planning wordt ruimschoots ingehaald door de economische ontwikkelingen in Zuid-Limburg. Bijvoorbeeld VDL Nedcar verwacht gestaag door te groeien. Dat is goed voor de werkgelegenheid, maar slecht voor de filedruk. Extra investeringen in de infrastructuur zijn dus gerechtvaardigd. Is de minister bereid om de verbreding van de A2 verder naar voren te halen? Daar heeft de provincie Limburg echt wel oren naar. Zo nee, is de minister bereid om in het bijzonder de verkeersontsluiting rond VDL Nedcar te optimaliseren?

De PVV vindt het onacceptabel als uitgesteld onderhoud leidt tot een verlaging van de maximumsnelheid omdat het wegdek is verslechterd. De burger betaalt meer dan genoeg belasting. Goed onderhouden wegen zijn niet te veel gevraagd. In Zuid-Limburg speelt dit probleem bijvoorbeeld bij de A79. Kan de minister toezeggen zo snel mogelijk een einde te maken aan de verlaging van de maximumsnelheid door het uitgesteld onderhoud alsnog te plegen?

Verkeerslichten horen niet thuis op onze rijkswegen. Zij zorgen voor nodeloos afremmen met onveilige situaties en filevorming tot gevolg. Toch staan er nog altijd verkeerslichten op de A27 bij knooppunt Hooipolder. De PVV pleit er daarom voor om zo snel mogelijk een situatie te creëren zonder verkeerslichten. Onze provinciale fractie heeft daar een prachtig alternatief ontwikkeld: door middel van keerbogen worden de verkeerslichten overbodig gemaakt. Dat is nog miljoenen goedkoper ook. Is de minister op de hoogte van dit plan en weet zij dat een motie over dit plan unaniem door Provinciale Staten van Noord-Brabant is aangenomen? Is zij bereid om aan de slag te gaan met de breed gedragen wens om de verkeerslichten op te heffen?

De PVV stelt voor om de A4 aan de kant van Rotterdam door te trekken. De zogeheten A4-Zuid wordt een extra uitvalsweg voor Voorne-Putten in het algemeen en voor Spijkenisse in het bijzonder. Daarmee levert de A4-Zuid een belangrijke bijdrage aan het ontlasten van de ring van Rotterdam. Ook wordt de noord-zuidcorridor naar Antwerpen hiermee versterkt. Is de minister het met de PVV eens dat de fileproblematiek rond Rotterdam desastreuze vormen aanneemt en dat er zo snel mogelijk een oplossing moet komen? Zo ja, steunt zij dan het voorstel om van de aanleg van de A4-Zuid een prioriteit te maken? Zo nee, waarom niet?

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Von Martels een vraag heeft.

De heer Von Martels (CDA):

Nou, het is een hele optelsom van allemaal wensen die de PVV hier tentoonspreidt, maar het is wel heel makkelijk scoren als je eerst jezelf een miljard extra ter beschikking stelt en vervolgens alle wensen opnoemt die in het hele land bestaan. Misschien kan de heer Van Aalst nu even realistisch worden. Dan hebben wij het over de beschikbare middelen die er nu zijn. Waar liggen dan bij hem de prioriteiten? Kan hij dat eens aangeven op basis van de middelen die wij nu beschikbaar hebben?

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb net een aantal voorbeelden gegeven van prioriteiten die wij stellen. De E35 is heel belangrijk voor ons; dat zal ik niet onder stoelen of banken steken. Ook de A2 en de A67 zijn belangrijk. Dat geldt ook voor de N36. Volgens mij hoeft dat niet veel te kosten, want dat is slechts een veiligheidsmaatregel. Dus volgens mij gaan wij een heel eind

komen. Ik stel mijn collega van het CDA voor om gewoon ons amendement te steunen. Dat maakt het mogelijk om dat miljard structureel vrij te maken voor het Infrastructuurfonds. Volgens mij gaan wij dan een heel eind komen. Ik hoor graag of het CDA daarmee instemt.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik had geen opmerking meer voor de tweede interruptie. In ieder geval ben ik blij om te horen waar de prioriteiten liggen. Nu hoef ik niet meer zo goed te luisteren naar het vervolg van het betoog van de heer Van Aalst, want dat zijn alleen maar wensen die niet waargemaakt kunnen worden. Ik heb er een beetje moeite mee dat de heer Van Aalst eerst zichzelf een miljard extra ter beschikking stelt, terwijl hij weet dat het geld er gewoon niet is. Dat is heel makkelijk praten en daar heb ik moeite mee. Het amendement zie ik graag tegemoet.

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

Het amendement is al opgestuurd. Het is geweldig om een collega van het CDA uit Overijssel te horen praten over het nakomen van beloftes. Wij gaan zo meteen in het vervolg van het debat zien of het CDA de beloftes waarmaakt die het in de afgelopen jaren heeft gedaan aan Overijssel over het opwaarderen van de N35. Het CDA heeft daar altijd een campagnepraatje van gemaakt. De verkiezingen van Eerste Kamer en Provinciale Staten komen eraan. U kunt vandaag laten zien of u echt iets wil betekenen voor Overijssel, of dat het allemaal losse flodders waren.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

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

In de provincie Utrecht zijn de rijstroken in de Leidsche Rijntunnel steeds vaker dicht als gevolg van filedosering. De cijfers van Rijkswaterstaat winden er geen doekjes om. In 2014 is er 268 uur gedoseerd en in 2017 was dat 588 uur. Een toename van ongeveer 120%. De PVV is tegen het bewust creëren van files. We verzoeken daarom de minister om tot een oplossing te komen, zodat de tunneldosering voor de Leidsche Rijntunnel kan worden uitgeschakeld. Is zij daartoe bereid?

De verbreding van de Afsluitdijksluis bij Kornwerderzand zou een geweldige economische ontwikkeling op gang kunnen brengen. Heel het IJsselmeergebied kan meeprofiteren van de verbeterde internationale waterverbinding. Daarom wil ik de minister vragen om begin 2019 hierover een realisatiebesluit te nemen. Naast de 73,5 miljoen aan regionale bijdrage en 110 miljoen euro vanuit het bedrijfsleven, zou het gaan om een rijksbijdrage van 80 miljoen euro. Kan de minister toezeggen om serieus te kijken naar de sluisverbreding? Zo nee, is zij bereid om de sluisverbreding mee te nemen bij de toekomstige renovatie van de Afsluitdijk?

De bouw van de nieuwe zeesluis in IJmuiden heeft te kampen gehad met de ene kostenoverschrijding na de andere. De aannemers, BAM en VolkerWessels, hebben samen al meer dan 100 miljoen euro afgeschreven op het project. Een paar dagen geleden schreef de minister dat er weer een nieuwe tegenvaller is en dat dit keer het Rijk mee moet betalen. Zo moet de oude Noordersluis langer worden opengehouden en worden de bouwers deels gecompenseerd. Wij hebben het hier over tientallen miljoenen euro's extra, zonder dat we er iets voor terugkrijgen. Wat doet de minister eraan om ervoor te zorgen dat de zeesluis in IJmuiden zo snel mogelijk af komt, zodat we er

gebruik van kunnen maken?

Voorzitter. Het noorden van Nederland staat niet bekend om zijn files, maar de stad Groningen vormt hier een onaangename uitzondering op. De kneiterlinkse overwinning in de gemeenteraad belooft weinig goeds. Gaat Groningen straks zijn ringweg teruggeven aan de natuur? We houden ons hart vast. Wie mee wil denken in de oplossing, ontkomt niet aan het bouwen van de ontbrekende schakels van de ringweg. Het is namelijk het best om verkeersstromen zo veel mogelijk rond de stad Groningen te leiden en niet standaard eromheen.

De **voorzitter**:

Meneer Van Aalst?

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

Ik weet dat ik aan mijn dertien minuten zit.

De **voorzitter**:

Precies. U gaat nu interen op uw tweede termijn.

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

Dat komt goed.

De **voorzitter**:

Houd er rekening mee. Ik zal er streng op zijn, ook als het gaat om moties.

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

Jammer van deze tien seconden dan, voorzitter.

De PVV is voorstander van de aanleg van de noordwestelijke ringweg buiten de stad. Deelt de minister deze mening? En hoe gaat zij de bereikbaarheid van de stad Groningen voor de komende decennia organiseren?

Heel kort nog even, voorzitter. Iedereen die de boot naar Texel wil halen, neemt over het algemeen de N250 en moet dwars door Den Helder heen. Ik wil graag aan de minister vragen of dat anders kan.

Ons boodschappenlijstje is lang, maar met de miljard euro die de PVV structureel vrijmaakt voor infrastructuur kunnen we ieder jaar een slag maken. Ik wens de minister veel wijsheid toe om de files nu echt aan te pakken. Ter ondersteuning zal ik haar middels een aantal moties in de tweede termijn concrete actiepunten aanreiken. Er moet nu actie ondernomen worden, want een halfslachtige aanpak is de doodsteek voor onze infrastructuur.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Laçin heeft een vraag voor u.

De heer **Laçin** (SP):

Ja, ik heb een vraag aan de PVV. Ik heb heel veel over asfalt en asfalt gehoord. Is de PVV zich ervan bewust dat er ook nog een collectieve, veel duurzamere vorm van

vervoer is? Die heet openbaar vervoer. Kent de PVV dat verschijnsel? Zo ja, wat vindt de PVV ervan? Heeft de PVV ook plannen om het openbaar vervoer beter te maken?

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

Hier hoopte ik al op. In het begin van mijn verhaal heb ik al gezegd dat we ook zeker het openbaar vervoer nodig hebben. En ik ken het openbaar vervoer zeker, want ik ga er zelf wekelijks mee, om niet in die file te hoeven staan en een bijdrage te leveren aan de oplossing van die files. Waar een wil is, is een weg — af en toe iets te weinig weg, maar goed, daar hebben we het net over gehad ... Maar natuurlijk moet er wat gebeuren aan het openbaar vervoer. Ik wist alleen dat mijn collega van de SP zo meteen waarschijnlijk tien minuten — of hoeveel minuten heeft hij? — over het openbaar vervoer gaat beginnen. Ik dacht: laat ik dan mijn tijd besteden aan het asfalt, om te voorkomen dat dat ondersneeuwt. Zeker hebben wij oog voor het openbaar vervoer. Er zijn ook meerdere momenten waarop wij over het openbaar vervoer spreken. Helaas hebben we niet altijd een apart debat over het asfalt. Vandaar dat ik vandaag mijn tijd besteed heb aan het asfalt.

De heer **Laçin** (SP):

Ik hoor de PVV anders heel vaak praten over asfalt, vaker dan me lief is, moet ik zeggen. Goed dat de heer Van Aalst zelf in het openbaar vervoer zit. Ik wil hem vragen om zijn collega's van de PVV en de VVD — daarbij kijk ik naar de voorzitter — wat vaker met het openbaar vervoer te laten komen. Dan hebben de mensen op de weg er minder last van.

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

Ik ga niet over de VVD en hun vervoersproblematiek. Ik constateer alleen dat we een probleem op de weg hebben. Ik draag mijn steentje bij door zo veel mogelijk het openbaar vervoer te gebruiken wanneer dat kan. Volgens mij is dat ook de kracht van een totaalpakket: je moet je aanpassen aan waar je naartoe moet en wilt. De heer Laçin moet ook constateren dat het heel vaak niet mogelijk is om de werkbezoeken die wij organiseren met lenW met het openbaar vervoer te doen. Dan hebben we gewoon het asfalt en onze auto nodig. Dit toont maar weer aan dat de verschillende modaliteiten op de juiste manier met elkaar gecombineerd moeten worden om de fileproblematiek op te lossen. Daar is ook het aanleggen van asfalt voor nodig. Ook de bus van meneer Laçin rijdt over asfalt.

De **voorzitter**:

Goed. Dan zou ik graag mijn eigen bijdrage doen. Ik geef het voorzitterschap over aan de heer Von Martels. Wilt u mij bij mijn bijdrage begeleiden?

Voorzitter: Von Martels

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik neem met alle plezier de honneurs waar. Ik geef graag de heer Dijkstra zijn zeventien minuten spreektijd voor de eerste ronde.

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

Ik zal wat uitlopen, voorzitter, maar mijn tweede termijn houd ik erg kort.

Ik start met mijn hoofdpunt. Dat is: als wij praten over investeringen in wegen, gaat het ook over verkeersveiligheid. Tijdens de begroting heb ik collega's al uitgedaagd en

gevraagd om mee te denken over het vrijmaken van geld voor verkeersveiligheid. We weten dat volgende maand het Strategisch Plan Verkeersveiligheid komt. Hopelijk gaan we op naar nul verkeersdoden in 2030, of in ieder geval een hoop minder, en een hoop minder slachtoffers. Dat is dan een aanvulling op al bestaande programma's, bijvoorbeeld dat over de veiligheid voor de N-wegen. Er moet echt een brede aanpak komen, met heel veel partners in het veld, van de ANWB tot de Fietzersbond tot iedereen die hierin meedoet en mee wil doen. Want de maatschappelijke schade van verkeersongevallen is niet alleen heel erg groot — er is 14 miljard becijferd — maar vooral de ellende van het leed, of je nu lichtgewond of zwaargewond raakt, draag je je hele leven met je mee, als je het al overleeft. Die verkeerde trend moeten we aanpakken. Ik denk dat we die trend kunnen keren, bijvoorbeeld door een goede aanpak van afleiding in het verkeer en door mensen zich daarvan bewust te maken, door de aanpak van roekeloos rijgedrag en door rekening te houden met onze weginrichting. Tegenwoordig zien we ook veel meer gebruik van elektrische fietsen, wat helaas tot de meeste dodelijke ongevallen leidt. Die trend moeten we dus keren. Vandaar dat ik een breedgedragen voorstel vanuit de coalitie heb ingebracht, ook ondersteund door de SGP. Ik hoop dat meerdere partijen zich daarbij willen aansluiten.

Voorzitter. Dan heb ik een inleiding. Ik zeg eerst wat over het Mobiliteitsfonds en kom dan bij de regio's. Daar rijd, fiets, vaar of ga ik zelfs per rail doorheen. Mobiliteit is keuzes maken. Hoe ga je 's ochtends naar je werk? Pak je de fiets of moet je verder weg en stap je in de trein? Zeker als je in een stad woont, is dat ideaal. Of moet je naar meerdere klanten toe die dag? Dan neem je de auto. Keuzevrijheid is voor ons belangrijk en dus ook dat er serieuze alternatieven zijn, zodat je echt een afweging kunt maken tussen betaalbaarheid en comfort. De overheid moet kiezen waar zij het geld in wil steken. In het verleden gaven we meer van ons binnenlands bruto product uit dan tegenwoordig, zoals al werd genoemd door de heer Van Aalst, dus we hebben nog een inhaalslag te maken. Meer miljarden zijn nodig, zeker in de toekomst. We zijn ook wel goed bezig. Maar we moeten niet te veel klagen en vooral aanpakken. We moeten voorsorteren op betere financiële tijden voor dit ministerie.

Lossen we het fileprobleem op met alleen maar asfalt? Nee, natuurlijk niet. Er is meer. We kunnen er bijvoorbeeld spitsstroken bij leggen op een manier dat ze toereikend zijn of ze meer openstellen voor verkeer. Passen al die mensen die nu in de auto zitten überhaupt wel in de trein? Dat zijn echt serieuze vragen. Willen de mensen überhaupt wel in het ov of duurt het gewoon te lang, is het te duur of onhandig? Hoe lekker kan het zijn als je met je fiets naar je werk kan, maar wat vindt je werkgever ervan en hoe voel je jezelf? Hoe ga je dat regelen? Waarom staan we allemaal om 8.30 uur bij de koffieautomaat? Kunnen we niet iets slimmers doen met die begintijden? Kunnen we data en ICT geen rol geven in het veiliger en efficiënter maken van ons vervoer?

Ik zag daarvan een mooi voorbeeld. Het is binnenkort 5 december en iedereen bestelt dan pakketjes via internet. Een grote partij die die pakketjes verstuurt, laat weten dat de bestelling die vanavond zou worden bezorgd, helaas is vertraagd. Dat is wel jammer, want de bestelling is op tijd gedaan, maar vanwege een ongeluk op de A2 en de hierdoor ontstane file kan jouw bestelling niet op tijd worden afgeleverd; die wordt pas morgen afgeleverd. Inmiddels is het in huis. Maar soms ben je laat met je bestelling, en je wilt 5 december toch goed kunnen vieren. Dat geeft aan hoe belangrijk het is om de logistiek van mensen en goederen goed te regelen.

Hoeveel investeren we dan in weg, water en spoor? Voor hoeveel mensen is dat? Wat

denken de logistieke dienstverleners ervan? Biedt het ook een uitkomst? Op welke plek moet je als overheid als eerste investeren? Op welke manier levert die belastingeuro het meeste op aan mobiliteit of reistijdwinst? Wie betaalt er mee aan de oplossingen en hoeveel? Cofinanciering? Hoe gaan we om met de opgave voor woningbouw en de nieuwe plannen? Allemaal zaken die we hier bespreken. Overigens doen we het echt wel goed. Nederland scoort goed op de lijstjes als het gaat om de beste infrastructuur. We hebben gladde wegen, mooie spoorlijnen, prachtige stations, moderne bussen en unieke fietspaden. We hebben, na jaren van krimp en bezuiniging, nu een inhaalslag te maken en er is extra geld beschikbaar. Dat gaan we uitgeven op een manier die wat ons betreft het beste resultaat geeft, met aandacht voor de belangrijkste knelpunten die volgen uit de verschillende analyses, bijvoorbeeld de file top 10 van de 50. Een pluim ook voor de samenwerking met de regio en de financiering die zij met zich meebrengt, want ook het onderliggende wegennetwerk kent veel reistijdverlies. Het beheer ligt bij provincies en gemeenten, maar we moeten daarmee samenwerken, want dit vraagt om een totaaloplossing.

Als het gaat om de 3,2 miljard extra, dan is dat mooi meegenomen en welkom, maar dat is genoeg voor alle plannen uit het regeerakkoord. De opgave voor de nieuwe periode is dan ook: hoe gaan we nieuw geld mobiliseren? Hoe gaan we miljarden mobiliseren? Want als de files ons dagelijks zoveel kosten en de opgave zo groot is, dan moeten we echt kijken naar een andere vorm van financiering en bekostiging. We moeten dus verder kijken naar het Mobiliteitsfonds. De VVD geeft ook graag richting aan het toekomstige Mobiliteitsfonds.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Dijkstra. Er is een interruptie van mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoor de heer Dijkstra eigenlijk een heleboel heel terechte vragen stellen. Die vragen zijn breder dan fysieke investeringen in infra. Ze gaan meer over hoe je het verkeer kunt sturen, over de woningbouwvraag, over wanneer wie op de weg is en over hoe je mensen meer met het ov kunt laten reizen. Dat zijn allemaal beleidsmatige vragen. Is de heer Dijkstra het met GroenLinks eens dat we die discussie moeten voeren voordat je nu tot en met 2030 al het asfalt plant en plempt?

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

Het is en-en. We moeten die discussie voeren, en die gaan we ook intensiveren. We gaan naar een Mobiliteitsfonds. Ik heb zo wat suggesties die ik wil meegeven voor als we dat gaan inrichten. Dan komt namelijk de mobiliteit centraal te staan en minder de modaliteit. We kiezen dan voor alternatieven die je daadwerkelijk hebt. Het is dus en-en. We hebben ook een inhaalslag te maken. We hebben een achterstand vanuit het verleden. Er is een aantal knelpunten die we echt met elkaar moeten oplossen. Het mooie is dat we ze goed in kaart hebben en precies weten waar ze op spoorgebied, op wegengebied en op vaarwegengebied zitten. Maar daar moeten we dus wel mee doorgaan. We moeten nu niet stilstaan en een mooie visie proberen te presenteren. Nee: het is doorpakken om mensen uit de file te halen en mensen in de trein beter te bedienen, en doorgaan met nadenken. Absoluut.

De voorzitter:

Dat leidt tot een vervolgvraag bij mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het lastige hiervan vind ik dat je nu miljarden inplant tot en met 2030. Laat ik de A7 even als concreet voorbeeld noemen. Daarin gaan we meer dan een miljard investeren, met het idee om een zeer beperkte reistijdwinst te boeken doordat mensen daar 130 kunnen gaan rijden. Je zou ook kunnen zeggen: dat is een regio waar ongelooflijk veel gebouwd gaat worden en waar we echt moeten investeren in goed ov, dus dat geld kunnen we een heel stuk slimmer inzetten. Is het met én een klimaatopgave én een bouwopgave niet juist zaak om die plannen nog eens heel goed tegen het licht te houden?

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

Dat is wat we continu doen. De A27 ligt in het hart van Nederland. Dit is onderbouwd. Dit is al jaren geleden onderbouwd. Dit blijft ook echt nodig. De A27 wordt "de draaischijf van Nederland" genoemd. Ik zie dat iedere vorm van mobiliteit toeneemt. De fiets neemt enorm toe, dankzij onder andere deze staatssecretaris, maar ook dankzij al die VVD'ers die tegenwoordig de fiets pakken. Je ziet dat ook de mobiliteit in de trein toeneemt, met ongeveer 2% per jaar. De directeur zegt dat het zelfs iets meer is. We zien ook dat de automobilititeit toeneemt. We moeten al die mensen bedienen. Waar het mij om gaat, is dat het betaalbaar is en dat mensen een keuze hebben. Voor heel veel mensen in Nederland is er nu geen keuze. Zij zitten helaas noodgedwongen in de auto. Dat vinden ze ook wel fijn, maar die files vinden ze natuurlijk helemaal niks. Daar moeten we ook een oplossing voor bieden.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Dijkstra. Er is nog een vraag van mijn buurman, de heer Van Aalst.

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

Het klinkt allemaal zo leuk: we gaan 3 miljard extra investeren. Nee: u heeft in de afgelopen jaren 6 miljard bezuinigd met de kabinetten-Rutte. Vervolgens gaat u nu 3 miljard terugbrengen. Dat is niet extra investeren. Daarmee komen we nog steeds miljarden tekort. Dat is punt één. Ik hoorde mijn collega Dijkstra nog iets anders interessants zeggen. Dat was dat we niet alle opgaven uit het regeerakkoord kunnen realiseren. Nou weten we dat er heel veel dingen in het regeerakkoord staan die dit kabinet toch niet gaat waarmaken. Kan de heer Dijkstra aangeven welke opgaven van infrastructuur hij niet gaat realiseren? Welke mensen laat hij in de kou staan? Ik kijk dan even naar extra opgaven zoals de N35. Betekent dit dat die dan per direct buiten spel staan, omdat daar geen middelen voor zijn?

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

We laten niemand in de kou staan. We gaan uit van de vraag in mobiliteit. We weten ook waar er knelpunten zijn. We hebben van die filelijstjes. Ik zou het liefst willen dat we de hele file top 50 konden oplossen. Dan kan niet. Ik zou het liefst willen dat we die A'tjes, N'tjes en spoorlijnen uit het regeerakkoord allemaal konden uitvoeren. Dat gaat ook niet, maar het zit wel in de planning. Het is dan een kwestie van faseren, kijken waar de nood het hoogst is en kijken wat je met de beperkte middelen die we nu hebben kunnen doen. Wat we hebben, is best fors. Dat is 3,2 miljard extra, boven op wat we jaarlijks al doen. Dan nog kunnen we niet alles doen. Mijn pleidooi is wel om te kijken of we creatiever kunnen worden, in combinatie met de woningbouw. Ik kom daar zo op terug. Ik wil ook kijken naar andere financieringsconstructies. Bij een volgend kabinet heb ik er het liefst 8 miljard of iets dergelijks bij. Maar goed, we moeten ook realistisch zijn. U zegt: ik heb allerlei plannen en allerlei dekkingen. Ik moet u zeggen dat we zelfs met dat miljard van u niet het hele regeerakkoord kunnen uitvoeren.

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

Het was misschien realistisch geweest om met ons aan de onderhandelingstafel te gaan zitten. Maar goed, daar koos u niet voor, of in ieder geval uw partijleider niet. Ik heb nog geen antwoord op mijn vraag. Door dit kabinet wordt een aantal opgaven in de infrastructuur als prioriteit aangemerkt. Die wil het kabinet gaan realiseren. Welke projecten vallen buiten de boot? Betekent dat dat er absoluut geen ruimte is voor nieuwe projecten?

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

Er komen ook nieuwe projecten bij. Een aantal wordt gefaseerd. Wij proberen dus alles aan te pakken, maar wel in een logische volgorde, gebaseerd op een onderbouwing en niet op onderbuikgevoelens. Wij bekijken waar de grootste knelpunten liggen, waar het reistijdverlies het grootst is en wat de beste oplossing is voor die specifieke kaders. Daar moeten wij gewoon open en eerlijk naar durven te kijken.

Er is gesproken over het nemen van verantwoordelijkheid. Die nemen wij. Ik zeg eerlijk dat het niet genoeg is wat wij nu aan middelen hebben. In de toekomst willen wij wat meer; ook daar moeten wij eerlijk over zijn. Maar wij doen wel enorm veel binnen de mogelijkheden die wij hebben. Dat gaan wij ook merken. Wij zien dat de eerste projecten nu worden opgeleverd. Dat heeft gewoon een aantoonbaar effect op de reiziger. Het gaat erom dat die sneller van A naar B gaat. Verantwoordelijkheid nemen hoort daarbij, weglopen en flutdekkingen horen daar niet bij. Het doel — meer geld voor asfalt — onderschrijf ik, maar u moet wel een dekking hebben die standhoudt. Anders bent u hier een beetje voor de Bühne aan het roepen en dat is te goedkoop.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Dijkstra. Er is een vraag van de heer Moorlag van de PvdA.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Ik ben het eens met de opmerking van de heer Dijkstra over het nemen van verantwoordelijkheid. Dit kabinet neemt de verantwoordelijkheid om het groenste kabinet ooit te zijn, zoals regelmatig wordt gesteld. Als je ook verantwoordelijkheid wil nemen om de fileproblematiek op te lossen, waarom blijft de VVD, waarom blijft de VVD dan dogmatisch een blokkade opwerpen tegen het anders beprijzen van mobiliteit en de verschuiving van bezit naar gebruik van mobiliteit? Er moet creatief gekeken worden naar middelen, hoor ik de heer Dijkstra ook zeggen, maar waarom blijft de VVD dat afwijzen, ook in het licht van het gegeven ...

De **voorzitter**:

De vraag is duidelijk.

De heer **Moorlag** (PvdA):

... dat heel veel organisaties zeggen dat dit probate middelen zijn om het vervoerssysteem te vergroenen en de fileproblematiek aan te pakken?

De **voorzitter**:

Meneer Moorlag, de vraag is helder. Het antwoord komt van de heer Dijkstra.

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

Ten eerste betalen we best al veel voor onze mobiliteit. Zeker de automobilist in

Nederland betaalt fors. Kijk naar hoe onze wegenbelasting is in vergelijking met die in andere landen. Wij hebben al de accijns aan de pomp, dus hoe meer je rijdt, hoe meer je betaalt. Het belangrijkste argument is echter dat je wel een alternatief moet bieden. Als voorbeeld neem ik iemand die in de zorg werkt en die vanuit Tilburg naar patiënten toe gaat. Die heeft dan eigenlijk geen keus, want met het ov kan hij niet overal komen en daarbij heeft hij vaak spullen bij zich. Of neem een vertegenwoordiger. Voor de mensen die geen serieus alternatief hebben, is het zo meteen gewoon betaald in de file staan. Ik ben er bang voor dat als wij die knop installeren, het alleen nog maar duurder wordt. Als ik tegelijkertijd zie dat de automobilist 23 miljard bijdraagt aan de rijksbegroting en daar slechts 3 miljard van terugkrijgt, dan moeten wij eerst eens fiscaal bekijken hoe wij ervoor kunnen zorgen dat de lasten in de toekomst eerlijk verdeeld worden.

Als je het hebt over betalen naar gebruik, dan moet je dat ook van toepassing laten zijn op al die andere modaliteiten. Ik ben benieuwd wat er dan met het treinkaartje gebeurt. Er zit dus veel meer achter. Wij moeten het veel breder zien. Wij kunnen niet alleen maar zeggen: dit is het medicijn en daarmee lossen wij de files op. Nee, dat is een medicijn om betaald in de file te gaan staan. Daar zijn wij dus niet voor.

De voorzitter:

Ik verzoek de heer Moorlag en de andere collega's om bondige vragen te stellen en daar ook bondige antwoorden op te geven. Anders zitten wij hier vanavond tot 22.00 uur.

De heer Moorlag (PvdA):

Ik heb het niet over hoger beprijzen, maar over anders beprijzen. Dat is ook de wet van Adam Smith en het beïnvloeden van het keuzegedrag van mensen via prijsprikkels. Dat hoeft niet per se tot lastenverzwaring te leiden. Is de heer Dijkstra bereid om, als er een breedgedragen plan komt van de Mobiliteitstafel, waarin ook de autogebruikers vertegenwoordigd zijn, anders beprijzen toe te laten in zijn denken?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

In mijn denken wel, maar in deze regeerperiode gaan wij dat niet doen, omdat de alternatieven er nog niet zijn. Die zijn er misschien als wij een aantal knelpunten hebben opgelost en alternatieven hebben, als het 2025 is en wij het heel breed fiscaal bekeken hebben, en ook gekeken hebben wat ICT en gedrag kunnen doen. Natuurlijk, het denken staat niet stil, maar op dit moment is het geen alternatief. Dus wat ons betreft is dit een no-go.

De voorzitter:

De heer Dijkstra kan nog niet verder met zijn betoog, want mevrouw Kröger heeft een vraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik wil hier toch even op doorgaan, want volgens mij zegt niemand dat rekeningrijden, betalen naar gebruik of hoe je het ook noemt, deze kabinetsperiode ingevoerd gaat worden. Dat kost immers tijd. Je moet het goed voorbereiden en goed uitzoeken. De oproep van ANWB, RAI, evovenedex en volgens mij ook de Mobiliteitstafel aan het kabinet is: ga ervoor zorgen dat je goed in kaart brengt wat de verschillende modellen en mogelijkheden zijn, zorg voor verschillende scenario's, zodat daar een inhoudelijk gesprek over gevoerd kan worden. Maar zelfs van die oproep schiet de VVD in een reflex en zegt ze: nee, kan niet, mag niet. Dan vraag ik de heer Dijkstra: als wij nu weten dat wij een transitie naar meer elektrisch rijden krijgen en dat ook de fiscale grondslag

anders gaat worden — de benzineaccijnzen vallen immers deels weg — dan moeten wij toch nu, om voorbereid te zijn op de toekomst, dit gaan verkennen?

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

Het denken staat niet stil en op het ministerie staat het denken ook niet stil. Bij de VVD staat het denken ook niet stil. Ik zie ook wel de uitdaging van de toekomst op het moment dat er een stuk minder dan die 8,3 miljard aan accijns binnenkomt vanwege elektrisch rijden. Eén ding weet ik wel, en dat is dat de overheid op dit moment niet zonder al dat geld van al die automobilisten kan. Als we dan in de uitgaven van de overheid gaan snijden op hele andere gebieden zodat die 20 miljard niet meer nodig is, en de automobilist nog maar 3 miljard betaalt waar die nu nog 3 miljard terugkrijgt, dan hebben we een ander verhaal en een andere discussie. Maar ik zie dat niet gebeuren. Het is op dit moment naïef om te denken dat rekeningrijden een oplossing is. Het is deze kabinetsperiode een no-go. Daar zijn we heel duidelijk in. We hebben dat ook bevochten in het regeerakkoord en daar wil ik wel aan vasthouden. Ondertussen denken we natuurlijk wel verder naar de toekomst, want er komen nieuwe uitdagingen op ons af.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind het bijzonder om de VVD te horen zeggen dat de ANWB en de RAI naïef zijn, maar goed. Een no-go in deze kabinetsperiode is gemarkeerd door de VVD. Helder. Ook wordt er gezegd dat het denken niet stilstaat. Dan zou ik toch willen vragen of de VVD de oproep steunt van al die partijen om nu met het KiM en het PBL en welk onderzoeksinstituut ook dat daar geschikt voor geacht wordt, de scenario's in kaart te brengen van hoe een ander fiscaal stelsel, dat onder andere gaat over betalen naar gebruik, eruit kan zien.

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

Nee, doen we niet. Ik vind dat naïef. Je kunt van alles vinden en je kunt een ideaalbeeld hebben. En ze doen het ook vanuit een andere achtergrond. Er komt nu een Maut aan, een vrachtwagentaks, waarvan een aantal mensen niet blij zijn. Maar aan de andere kant: ze krijgen het geld terug. Bij het huidige systeem van betalen in automobiliteit krijgen de automobilisten het helemaal niet terug. Ze hebben geen alternatief en ze betalen zich al scheel aan de pomp. Ik wil het niet nog duurder maken. De naïviteit zit erin dat sommigen zich niet realiseren dat autorijden hiermee alleen maar duurder wordt, zonder dat er een alternatief is. Dan is het betaald in de file staan en daar tekent de VVD niet voor. Ik vind dat we door moeten gaan met alternatieven bieden, zodat mensen een keuze hebben. Zolang die keuze er niet is, is rekeningrijden geen optie.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mevrouw Teunissen van de Partij voor de Dieren heeft een vraag, een interruptie.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):

Ik heb zitten luisteren naar de heer Dijkstra, maar ik begrijp hem helemaal niet. Rekeningrijden leidt tot betaald in de file staan? Volgens mij is juist de oplossing van rekeningrijden dat je makkelijker door kunt rijden. Mensen betalen dan, en dat zorgt ervoor dat er minder mensen op de weg zijn en dat de auto's die er wel zijn beter kunnen doorrijden. Rekeningrijden leidt volgens mij tot doorrijden. Maar misschien zie ik dat verkeerd. Kan de heer Dijkstra dat toelichten?

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

We begrijpen elkaar wel vaker niet, maar dat is niet erg; we zitten in de politiek. Ik refereer aan het rapport van het CBS uit 2016, Kansrijk Mobiliteitsbeleid. Daar staat een aantal dingen over rekeningrijden in. Waar het voor zorgt is dat ongeveer 15% van de mensen minder gaat rijden. Dat is best wel fors, maar de behoefte aan mobiliteit stijgt wel. Mensen moeten wel naar hun werk, moeten wel naar hun school. Moeten we dan zeggen: we stoppen ermee en blijven allemaal maar thuis? Dat gaat niet. Het CBS zegt ook: als je gaat rekeningrijden voor pak 'm beet €0,07 per kilometer, waar leidt dat dan toe? Dat betekent omgerekend dat de literprijs benzine met een euro aan accijns stijgt, en diesel zelfs met €1,40. Ik vind dat vrij asociaal en lastig uit te leggen aan de verpleegkundige die vanuit Tilburg naar haar klanten moet, of aan de accountmanager die door het land heen rijdt. Dat vind ik asociaal. Gaan we de mensen €3 of €2,50 per liter brandstof vragen? Dat is in feite wat we doen, zonder dat ze een keuze hebben. Maar ze moeten wel naar hun werk en wel naar hun klanten. Ik vind dat niet goed en daarom zeg ik dat we dat niet moeten doen. Als je erover gaat nadenken, pak het alsjeblieft breder op en zorg dat er alternatieven zijn. Anders wordt autorijden onbetaalbaar.

De voorzitter:

We zullen horen of dit antwoord bij mevrouw Teunissen tot meer begrip heeft geleid.

Mevrouw Teunissen (PvdD):

Nog niet helemaal. Ik hoor de heer Dijkstra steeds weer zeggen dat er geen alternatieven zijn. Volgens mij is het de VVD die steeds maar meer wil uitgeven aan verbreding van wegen, terwijl we weten dat dat uiteindelijk alleen maar leidt tot meer files en meer auto's. Hij zegt dat er geen alternatieven zijn, maar dat is denken in onmogelijkheden. Wij zitten hier aan tafel om politieke keuzes te maken. Zaken als lightrail, wat wel in het regeerakkoord staat, komen niet van de grond. Daar is nu geen geld voor beschikbaar, maar wel voor verbreding van wegen. Kan de heer Dijkstra zich erin vinden als ik zeg dat we naar een herijking moeten binnen de MIRT-projecten en veel meer moeten kijken naar alternatieven zoals die lightrail, in combinatie met rekeningrijden? Het is niet of-of, maar het is en-en. Daar zou de heer Dijkstra zich toch ook in kunnen vinden?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik ben altijd van het en-en. Ik kies voor asfalt, maar ook voor ov en ook voor de investeringen die we nu nog niet voor elkaar kunnen krijgen. Ten eerste werkt verbreding van asfalt wel. Kijk naar de A1/A6 bij Muiden. Daar is de filedruk met 80% verminderd. Ja, op de lange termijn lukt het natuurlijk meer verkeer en verschuift het misschien, maar we kunnen niet 8 miljoen mensen tegelijk in de auto hebben. We moeten er wel mee doorgaan, want we hebben een achterstand in te halen. Het is dus gewoon belangrijk dat we alternatieven bieden die ook werken. Een ander voorbeeld is als je 10% van de automobilisten per spoor zou willen laten reizen. Ze passen er gewoon niet in. Ze passen er niet in. Dan vallen ze van het perron af. Is dat wat we willen? Dat gaat toch niet? Voor 80% van Nederland zal die auto dus altijd het beste vervoermiddel blijven, maar zorg ook dat mensen kunnen kiezen, dat ze weten dat ze met elkaar kunnen rijden. Ook een rol spelen de werkgever, gedrag, ICT en misschien een goede ov-verbinding die op een gegeven moment wel gaat werken voor ze. Het is en-en-en. De problematiek is dermate groot dat we ook op al die modaliteiten moeten inzetten.

De voorzitter:

De heer Schonis heeft een vraag.

De heer **Schonis** (D66):

Ik hoor de heer Dijkstra steeds praten over de vertegenwoordiger die z'n auto moet gebruiken en over de verpleegster die haar auto moet gebruiken. Ongetwijfeld zijn er verpleegsters en vertegenwoordigers die met de auto hun werk moeten doen. Er zit ook een werkgever boven. Ik hoorde het hem net ook al zeggen. Zou het zo kunnen zijn dat we bijvoorbeeld ook eens gaan praten met het bedrijfsleven over flexibel werken en deeltijdwerken? Afgelopen maand hadden we een filerecord van 1.300 kilometer. Dat is al vervelend genoeg. Maar mijn stelling is toch wel dat die files wel twee keer zo lang waren geweest als wij niet nu al aan flexwerken en deeltijdwerken hadden gedaan. Ik ben toch wel benieuwd hoe de VVD kijkt naar dit soort maatregelen om gedrag te beïnvloeden.

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

Ik denk dat het goed is om afspraken te maken met elkaar. Grote werkgevers doen dat ook met hun werknemers. Zonder flexwerken zouden de files overigens niet twee keer zo lang zijn. Het gaat om een klein percentage. Maar als je thuis kunt werken, is dat natuurlijk veel fijner. Dan hoeft je niet in de file te staan. We moeten die mogelijkheid vooral bieden, maar ik denk dat het vooral een zaak is tussen werknemer en werkgever. Die moeten dat samen doen. Zeker bij grote bedrijven kun je kijken of het nou nodig is om om 8.30 uur aan de koffieautomaat te staan, of dat mensen wat later of eerder kunnen beginnen. Maar de samenleving is er nog onvoldoende op ingericht. We moeten allemaal op tijd op dezelfde school zijn, op tijd op hetzelfde kantoor. Dat kan inderdaad een stuk slimmer. Dat zit in gedrag. En dat kost natuurlijk vrij weinig.

De heer **Schonis** (D66):

Mooi om te horen dat de heer Dijkstra daar zo positief over denkt, want we hebben natuurlijk in het regeerakkoord wel afgesproken dat we pilots gaan doen met andere vormen van betaald gebruik. Ik geloof dat het zo genoemd wordt in het regeerakkoord. Is de VVD het met D66 eens dat we die pilots nu zo snel mogelijk moeten gaan uitrollen om voor de toekomst te kijken hoe het verdergaat?

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

Ja, die pilots staan in het regeerakkoord. Dat is wat anders dan rekeningrijden. Het gaat namelijk om het belonen van mensen in plaats van het bestraffen. Daarom staan ze er ook in.

De **voorzitter**:

De heer Moorlag zag ik nog.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Het kost lenigheid van geest om te bedenken dat de heer Dijkstra een liberale partij vertegenwoordigt terwijl hij zo'n dogmatisch standpunt inneemt en ook markt- en prijsprikkels terzijde werpt met een drogredenering. Die verpleegkundige kan toch gewoon een wat hogere reiskostenvergoeding krijgen? In de zorg kun je ook wel wat compenseren uit de opbrengst. Ik begrijp het dus niet zo goed. Het gaat er toch niet zozeer om om die verpleegkundige uit de auto te krijgen, maar wel om ervoor te zorgen dat de mensen iets later uit de Randstad met de auto vertrekken om naar het Drents Museum in Assen te gaan? Dat kun je toch met prijsprikkels beïnvloeden? Het is toch ook zo dat iets wat schaars is duurder is? Parkeren in Amsterdam kost per uur meer dan

parkeren in Veendam, en als je langer in een parkeergarage staat betaal je ook meer. Betalen naar verbruik is toch een liberaal marktmechanisme?

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

In deze vraag zitten een hoop dingen. Hoeveel mensen zie ik in de file staan die op weg zijn naar het Drents Museum? Ik zie ze niet. Ik zie ook weinig mensen met een Twinny Load in de ochtendspits om 6.30 uur. Ik zie ze niet. Echt niet. Parkeren in Amsterdam is een dingetje. Het zorgt ervoor dat heel veel mensen Amsterdam mijden. Het dunder maken en de verpleegkundige de kosten laten declareren bij de werkgever is leuk, maar ze is nog steeds te laat op haar werk. Ze staat nog steeds vast, en al die mensen gaan dat dan declareren bij hun werkgever. Wat lossen we ermee op? Als we dat niet investeren in wegen, dan schiet het natuurlijk ook niet op. Dan staan mensen betaald weer achteraan in de file en betalen ze €5 of €10 per keer dat ze rijden. Dan worden ze helemaal gek. Ik kan me voorstellen dat ze daar geen zin in hebben.

De **voorzitter**:

De heer Moorlag nog met een vraag.

De heer **Moorlag** (PvdA):

De heer Dijkstra heeft mijn verbazing niet weten weg te nemen. Ik snap het niet. In de trein werkt het ook zo. Als je buiten de spits rijdt, rijdt je goedkoper; als je in de spits rijdt, is het duurder. En als je op vakantie gaat, werkt het ook zo: als je in het hoogseizoen op vakantie gaat, betaal je meer dan in het laagseizoen. Het wil er bij mij echt niet in dat een systeem van anders beprijzen niet kan. Het idee komt niet uit de linkse kerk — ik zie de heer Van Aalst ook kijken — maar het is gewoon rechts marktdenken. Je beprijst schaarste en verbruik. Ik zie wel een lichtpuntje, namelijk dat de heer Dijkstra vanaf 2025 wél bereid is om na te denken. Maar het zou mij een lief ding waard zijn als de heer Dijkstra dat tijdstip wat zou willen vervroegen. Deelt hij mijn zienswijze dat je beter maar rennend door het vuur kunt gaan dan kruipend?

De **voorzitter**:

Ik ben benieuwd.

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

Je moet überhaupt niet door het vuur gaan. Ik zou eromheen lopen. Vuur is heet en het doet pijn. Het doet ook pijn aan de pomp. Hoe meer je rijdt, hoe meer je betaalt. Eigenlijk hebben we dus al een vorm van rekeningrijden.

De **voorzitter**:

Ik zie verder geen interrupties. Ik zie wel dat u nog ongeveer elf minuten heeft om uw betoog te vervolgen.

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

Ik kom op het Mobiliteitsfonds. Ik vind het belangrijk daarbij een aantal punten te markeren.

De VVD wil dat het Rijk geen verantwoordelijkheden overneemt van gemeentes en provincies.

Het bedrag dat naar de grote regio's gaat voor ov, is bijna een miljard. De VVD wil dat deze brede doeluitkeringen ook benut kunnen worden voor innovaties, zoals de lightrail

en busbaanvarianten.

De VVD wil dat de G4, de grote steden dus, zelf creatiever worden om geld te mobiliseren in combinatie met de woningbouwopgave die ze op dit moment hebben. Als Utrecht 104.000 huizen bouwt en de regio's Amsterdam en Rotterdam ook dit soort aantallen bouwen, dan moet het toch mogelijk zijn om dit op een slimme manier te doen en dit op een bepaalde manier te verdisconteren in de woningwaarde. Verbindingen hebben meerwaarde voor de mensen.

Ik wil dat er inzicht komt in onze investeringen. Ik heb daarom vragen gesteld over de kosten per reiziger per modaliteit per kilometer, zowel de kosten voor de reiziger zelf als de kosten die we als overheid maken. Zo kunnen we het rendement per euro bepalen van onze investeringen.

Ik wil dat spoor en spooronderhoud, die nu het grootste deel van de spooruitgaven zijn, niet het wegenbudget opslokken. Ik wil dat het budget voor beheer en onderhoud van alle modaliteiten afdoende is.

Ik wil dat we gaan overprogrammeren en ervoor gaan zorgen dat we voldoende op stapel hebben staan op het moment dat er extra geld mag vrijkomen. Dat hebben we nu wellicht iets te weinig. Het is jammer als we niet kunnen doorpakken.

Ik wil dat we uitkijken met extra eisen die we stellen bij allerlei maatregelen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de compenserende maatregelen als je een weg aanlegt. De raarste voorbeelden waren de eekhoortjesviaducten en dergelijke. Die maatregelen slokken het budget op en verslechteren de MKBA, oftewel de kosten-batenanalyse.

Ik vind dat er geen herprioritering mag zijn van bestaande MIRT-projecten, zoals die we al zwaar bevochten hebben in recente regeerakkoorden. We moeten daarmee gewoon aan de slag.

En het belangrijkste: ik vind dat de meetbare filezwaarte — denk aan het reistijdverlies, de MKBA's en de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse, die echt onderbouwd zijn — in hoge en lage scenario's en in koopfinancieringen een plek moet krijgen, om zo objectief mogelijk te kunnen bekijken waar iets moet komen. Nu versnipperd het geld en is er te weinig voor alle plannen. Dat moet anders in de toekomst. Onderbesteding is dus ook onwenselijk.

Voorzitter. Ik wil nu een rondje door Nederland maken. Dat kan, hè. Ik start met Oost. Ik houd dit keer de volgorde aan van het ministerie. Dat is makkelijker, want je krijgt zo veel.

De VVD is super tevreden over de aanpak van de A1/A30 bij Barneveld. De geluiden die we daarover hoorden waren ook goed. Ik ben al langer bij die aanpak betrokken, net als veel mensen hier in de zaal. Het is een grote, echte stap, na veel voorwerk. Het duurt lang, maar het geeft aan hoe je tot zo'n resultaat komt. Het is prettig voor de regio FoodValley, waar heel veel staat te gebeuren, en in het bijzonder voor de mensen die dagelijks Barneveld passeren. Het is een voorbeeld van een regionaal knelpunt buiten de Randstad waar echt actie nodig was. De inzet van het bedrijfsleven hierbij, de cofinanciering, de samenwerking tussen wethouders en de provincie: het is een schoolvoorbeeld van een lange adem en nu een resultaat. Ook de aandacht voor de

A28 van Amersfoort naar Zwolle is gewoon top.

Ik kom bij de N50. De provincie moet de paar ton die nodig zijn voor de veiligheid, zelf oppakken. Daarvoor moeten ze geen brieven naar ons sturen.

De N35 is een ander verhaal. Deze rijksweg is een belangrijke schakel tussen de regio's Zwolle en Twente, twee economische centra. Het is zaak dat er zicht blijft op twee keer tweebeaans 100 km/u. Ook moet inzichtelijk worden wat de financieringsbehoefte hiervan is en welke constructie we gaan toepassen. Een motie vanuit de coalitie zal hierover volgen. De heer Von Martels zal hierop terugkomen. De provincie heeft er veel geld voor over. Overijssel heeft niet voor niets het woord "over" in zijn naam. De vraag aan de minister is hoe we verdergaan.

Ik denk dat er een interruptie is van de heer Van Aalst.

De **voorzitter**:

Dat heeft u goed gezien, meneer Dijkstra. De heer Van Aalst.

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

Het is niet zo ingewikkeld. We hebben het precies in beeld. De getallen zijn al genoemd en we weten wat de provincie wil gaan doen. Voor mij is vandaag de dag van de waarheid en boter bij de vis. Dus wat gaat de VVD vrijmaken voor de N35?

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

De getallen lopen uiteen. Ik heb in de krant drie passages gezien. Een aantal dingen gebeuren al. We hebben al 180 miljoen geïnvesteerd, plus 50 miljoen bij Raalte. Ik ben het met u eens dat de tijd van pleisters plakken voorbij is. Het Rijk doet al veel en de provincie is ook bereid om wat te doen, maar de kaarten moeten wel op tafel. Als in de krant staat dat het totaal 408 miljoen kost, terwijl Rijkswaterstaat zegt dat het 500 of 600 miljoen kan zijn, dan moeten we om de tafel gaan en die financieringsbehoefte met elkaar bekijken om de stip op de horizon te houden en te kijken wat verantwoord is om te doen.

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

Ik krijg geen antwoord op mijn vraag. Hoeveel is de VVD bereid bij te leggen bij de N35? En of dat nu 300 miljoen of 400 miljoen is: is de VVD bereid om die N35 aan te pakken gezien alle commotie in de pers? Uw collega's in Overijssel zeggen: er moet nu wat gebeuren, de tijd van praten is voorbij. Wat gaat de VVD concreet aan financiële middelen vrijmaken voor de N35?

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

De VVD is bereid om de N35 aan te pakken met het einddoel in zicht. Maar die onderhandelingen voeren we niet aan deze tafel. Dat doen we met de mensen daar, met de gedeputeerde. In een motie van het CDA roepen we coalitiebreed de minister op om dat te gaan doen.

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

Heel kort: komen er deze periode financiële middelen van de VVD voor de N35, ja of nee?

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

Die zijn er al en misschien worden die nog uitgebreid ook.

Dan ben ik erg verheugd over de start van een onderzoek naar de E50 Ewijk-Bankhoef, in het grotere plaatje Nijmegen-Eindhoven. Dat is echt een project waarbij de twee provincies goed samenwerken. Ik kijk uit naar de resultaten in 2019 van de aanpak van de files op deze weg. Die ging in no time van plek 70 naar plek 12 in de filetop. Daar ben ik verheugd over.

Over de A15 spraken we vorig jaar al. We hebben tot aan Gorinchem ook stappen gezet. De VVD zou graag zien dat de goederencorridor in het zicht blijft en de schop de grond ingaat als het gaat om de doortrekking van de A15 tussen Ressen en Zevenaar. Wat ons betreft zouden de werkzaamheden, met name de verbreding van de A12 waarop de A15 straks bij Zevenaar aansluit, prioriteit kunnen krijgen, want daar is dagelijks ellende. Kan dat en past dat in het plaatje? Welke impact heeft de Programmatische Aanpak Stikstof op dit soort projecten?

De VVD is ook tevreden als het gaat om de railterminal Gelderland. Er was niks tussen de Rotterdamse haven en Duitsland, maar nu kunnen we eindelijk de overslag daar een plek geven en krijgt het vrachtverkeer op de A15-goederencorridor wat meer ruimte. Wat betreft maatregelen voor de verkeersveiligheid bij de opritten: die bij het wegvak tussen Deil en Ochten hebben echt effect. Ik rijd daar regelmatig langs omdat ik daar in de buurt woon. Dat is mooi en daar kunnen we ook mee doorgaan. Rivierenland is überhaupt logistiek een voorname drager van de economie. Ik sprak al over Rotterdam-Duitsland. De A12 is echt een forenzencorridor die al behoorlijk is verbreed, maar de A15, een echte goederencorridor, is nog steeds tweebaans en dateert uit de jaren zeventig. Zo dateren de viaducten bijvoorbeeld uit 1973. Dat is toch wel bijzonder. Ik vraag dus aandacht voor de goederencorridors in Nederland, want er zijn er meer. Het is zaak dat er voldoende voorzieningen zijn voor vrachtwagenchauffeurs. Ik zie dat er mooie stappen zijn gezet, maar ik zou de uitvoering van de vrachtwagenplekken bijvoorbeeld ook graag nader ingevuld zien.

Dan kom ik in Overijssel en Gelderland. Daar hebben we een conflict gezien met ProRail als het gaat om het beheer en onderhoud van de spoorwegen. Bij Arnhem is al een soort afspraak gemaakt, maar een principiële punt is dat ProRail de decentrale overheden voor de regionale lijnen eeuwig lang financieel verantwoordelijk stelt voor het onderhoud. Kan dat? Hoe denkt de staatssecretaris daarover? Bestaan er ook situaties waarbij deze verantwoordelijkheden door derdenwerking anders worden toegepast? Denkt u ook niet dat, als ze daarvoor verantwoordelijk is, de provincie mogelijk gaat schuiven in haar investeringen in de regionale lijnen? Zet dat geen rem op de investeringen die we met elkaar graag willen? We zien immers het succes van de regionale vervoerders. Hoe gaat de omvorming van ProRail hier een rol in spelen?

Als ik het dan over spoor en logistiek heb gehad, kom ik nu bij Zuid. Daar hebben we vorig weekend de ballonnen losgelaten. Wat mij betreft kunnen we nu met een confettikanon spuiten — en het daarna zelf opruimen — want, zo zeg ik zonder andere regio's tekort te doen, de regio Zuid levert na de Randstad een belangrijke bijdrage aan onze economie. Maar ook objectief gezien zijn de mobiliteitsvragen daar gewoon groot. Dat is dus geen kwestie van een goede lobby, maar gewoon van een slimme aanpak van knelpunten en goede lijstjes.

Als het gaat om hoogwaardig ov kan Eindhoven voorlopig weer vooruit. Dat is mooi. Dat

is inmiddels toch de vijfde stad van Nederland. Eindhoven heeft ook een eigen vliegveld en daar krijgen we eindelijk goede verbindingen naartoe, ook internationaal richting Düsseldorf. Dat zijn goede ontwikkelingen.

De VVD is ook verheugd over de aanpak vanaf knooppunt Leenderheide van de A67 naar het oosten, maar na Geldrop is het geld op. Dat kan toch niet waar zijn? We willen eigenlijk verder, namelijk met een verbreding naar 2x3 richting Asten. We vinden dus ook dat dat geld gereserveerd moet blijven voor deze goederencorridor, of althans voor de regio. Daar heb ik in de tweede termijn eventueel een motie over. Nu hebben we nog iets te weinig om het allemaal meteen te doen, maar in de toekomst moeten we dit zeker openhouden.

Bij de Smartwayz-aanpak, die ook speelt in het zuiden, moet ICT niet resulteren in uitstelgedrag. Wat betreft de A2 tussen Eindhoven en Weert kun je met een app heel veel, maar als je op doorreis bent van Amsterdam naar Limburg of andersom heb je niet zoveel aan een app. Dan wil je gewoon kunnen doorrijden. Ik denk dat 2x3-baans tussen Eindhoven en Weert op een gegeven moment ook goed is, ook voor Limburg zelf, dat iets verderop ligt. We moeten niet te lang praten over alternatieven of overstappen op de bus, maar gewoon doorgaan.

De verbreding verderop in het zuiden bij Kerensheide en Het Vonderen is fijn. Dat is mooi. Ook de A50 in het Brabantse deel kan zich verheugen op het MIRT Onderzoek. Ook daar heeft samenwerking weer tot resultaat geleid. De provincies noemde ik al, maar ook de brancheverenigingen en de gemeentes zijn bereid om mede te investeren. Buiten kijf staat dat de top 12-classering ook meespeelt. Die geeft de doorslag.

De N65 is de weg van Den Bosch naar Tilburg, bij Vught en Haaren. Het is mooi dat de provincie een bod heeft neergelegd en dat de minister dat heeft ingekopt. De mooie dorpen die daartussen liggen blijven zo wat mij betreft Brabants beste. De A27 komt wat ons betreft volgend jaar aan bod. Deze ader, die eigenlijk door heel Nederland loopt, is behoorlijk kwetsbaar.

Dan kom ik bij Zuidwest en Rotterdam. Daar gebeurt het nu ook echt. Dat is mooi. Wij willen een oeververbinding aan de oostkant van de regio. Een stadsbrug moet Rotterdam echt zelf aanleggen. Dat is voor de doorstroming van belang. Ik heb hier de woningbouwafspraken tot 2025. Er komen 100.000 woningen. Dat noopt echt tot creatievere verdienmodellen. Ik ben blij dat ook in Den Haag, bijvoorbeeld bij de Binckhorst, wordt gezien hoe je dat kan combineren. Waarom moet al het ov eigenlijk in overheidshanden zijn? Als je wilt, moet je echt anders durven gaan denken, over green bonds, investeringen door derden en nieuwe financieringsconstructies.

Dan de A12. Er komt nu een verkenning naar Gouda-De Meern op basis van de NMCA en een topnotering in het MIRT. Ik ben daar echt heel verheugd over. Ook daar weer zie je de samenwerking tussen gedeputeerde, Provinciale Staten, de gemeentes en het bedrijfsleven. Er is ook draagvlak voor. Ik zie graag de korte Bodegravenboog meegenomen naar de N11. Daarmee kun je van Alphen aan den Rijn weer terug naar Den Haag. Kan dat?

De voorzitter:

Er is een interruptie. Die komt van mevrouw Teunissen van de Partij voor de Dieren.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):

Ik hoorde dat de heer Dijkstra heel lovend was over de Binckhorst in Den Haag. Is de heer Dijkstra ervan op de hoogte dat de lightrailverbinding in de Binckhorst niet van de grond komt en niet op tijd klaar is, dat daar in de komende jaren wel 20.000 woningen worden gebouwd en dat we die mensen dus geen andere optie geven dan gewoon een auto aan te schaffen?

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

Dat laatste is onzin. Als we nu geen geld hebben voor een lightrail, moet je creatiever denken. Dan moet je uit je box komen te denken. Daarom moet je vragen of een ander het niet kan aanleggen, waarbij je de concessie voor 20 of 30 jaar teruggeeft. Als je met een wethouder praat die alleen maar zegt "lalala, bouw woningen, geld", dan werkt het niet. Je moet echt creatiever durven te zijn. Dat is nodig als je iets van de grond wil krijgen. Dan moet je niet ouderwets zeggen: de belastingbetaler betaalt wel en de beste lobby wint. Nee, we willen dit met elkaar, en dan moeten we echt proberen op andere manieren te durven denken. Anders krijgen we het niet voor elkaar. Dan moet u zeggen dat de Partij voor de Dieren bereid is om nog 10 miljard te investeren in ov, wegen of wat dan ook. Zegt u dan maar waar het vandaan moet komen. Dan hebben we een discussie. Je weet ook dat dat niet realistisch is.

De **voorzitter**:

Het antwoord is duidelijk. Mevrouw Teunissen, een vervolgvraag.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):

Dank voor de suggestie om even aan te geven waar het vandaan moet komen. Ik vind het echt stuitend dat de VVD nu 1 miljard wil uitgeven voor de verwoesting van natuur bij Amelisweerd voor de verbreding van die weg en dat de lightrailverbinding in de Binckhorst niet eens tot stand komt. De investeringen die nu in de Binckhorst worden gedaan, steken ontzettend schraal af bij de bouw van wegen. Dat is 137 miljoen, vergeleken met de 1 miljard die aan Amelisweerd wordt besteed. Ik denk dus echt dat een herprioritering nodig is. Ik vraag me af hoelang de heer Dijkstra nog kan volhouden dat een beetje verbreding van een weg opweegt tegen een complete woonwijk voorzien van openbaar vervoer. Mijn suggestie zou zijn: steek die 1 miljard van Amelisweerd gewoon in de Binckhorst. Dan geven we al die mensen 20.000 woningen, voorzien van goed en duurzaam openbaar vervoer.

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

Prachtig. Dan moet u een motie indienen. Die zal ik niet steunen. Als ik het goed heb begrepen, zijn er in de Binckhorst drie stations. Je kunt op de fiets. Er komen goede verbindingen. Ze gaan vaker rijden en vaker stoppen. Er is sprake van busbanen. Ik weet niet of u de Victory Boogie Woogietunnel heeft gezien, maar daar moet u echt even naar gaan kijken. U komt uit Den Haag, dus die kent u. Daar gebeuren heel mooie dingen. Dat is een fantastische wijk, waar heel veel mensen erg gelukkig gaan worden. Ze kunnen kiezen. Ze kunnen er met de auto komen en met goed ov. Daar gaat het om: dat je op een mooie plek woont en dat je kunt kiezen. Ik ben er laatst geweest. Ik ken iemand die daar een huis heeft gekocht. Het is er prachtig. Het is alleen nog niet af, maar we zijn er wel mee bezig. Daar gaat het toch om? Het gaat erom dat we vooruitkijken, maar dan niet op de manier waarop u kijkt, waarbij we alle infraprojecten maar moeten schrappen en mensen het ov in moeten dwingen. Zo werkt het niet. Je hebt keuzes en hier zijn die keuzes bij uitstek interessant.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Meneer Dijkstra, gaat het u lukken om binnen 1 minuut en 40 seconden af te ronden?

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

Nee, maar ik ga wat interen op mijn volgende spreektijd.

Voorzitter. Ik kom op Rotterdam. Ik had het al gezegd: het moet creatiever. De Bodegravenboog moet worden meegenomen, maar dan de korte. Ik bedoel niet de fly-over; dat we daar geen misverstand over hebben. De versnelling en verbreding van de A20 gaat voorspoedig. Daar hebben we het vorig jaar over gehad. Dank daarvoor. Maar gaat het ook echt voorspoedig, zo vraag ik de minister.

De railstudie Gent-Terneuzen betreft nog steeds Zuidwest-Nederland. Wij zijn terplekke geweest. Het was interessant om te zien wat voor kansen grensoverschrijding biedt voor werken en wonen. In de haven van Gent werken 50.000 à 60.000 mensen. In Terneuzen kun je mooi wonen. Ik zou zeggen: één en één is twee. Maar kan het ook uit? Daar gaat het om.

Dan kom ik op Noordwest-Nederland en de regio rond Amsterdam. Daar hebben we in de afgelopen jaren veel gedaan. Je ziet dat dat effect heeft. Ik noemde al de A1/A6 bij Muiden en de 80% filedaling. Dat is gewoon geweldig. Daar kun je gewoon doorrijden. Dan ben je eerder thuis en heb je meer kwaliteit van leven. Je bent ook sneller in de rest van het land en andersom sneller in de stad.

De aanpak van het Rottepolderplein bij Haarlem rond Schiphol leidde tot verbetering van verkeersstromen. Volgens mij is dat de N200. De Metropoolregio is belangrijk. Die heeft echt wat in huis en die moet gewoon goed bereikbaar zijn. Ook belangrijk is dat de leefkwaliteit toeneemt. Dat gebeurt door doorstroming omdat je niet meer stilstaat, maar ook met allemaal fraaie tunnels. Denk aan de Gaasperdammertunnel. Daarbovenop heb je volgens mij allemaal bomen en een mooi park, dadelijk ook aan de Zuidas. Hoe mooi is dat? We hebben dat ook bij Maastricht gezien, toch? De woningwaarde steeg enorm en de kwaliteit ook. En je kunt doorrijden. Een win-win dus.

De multimodale knoop rond Schiphol kan leiden tot comfort en reisgemak, met keuzes of je wil vliegen, over de weg gaat, of met de taxi gaat. Er zijn spoor- en busbanen. Misschien zijn er in de toekomst nog veel meer mogelijkheden. De landzijdige bereikbaarheid van Schiphol is wel kwetsbaar. Die verdient wat ons betreft een impuls.

De woningbouwafspraken rond Amsterdam mogen toekomstig vliegverkeer niet hinderen. Dat is echt een harde randvoorwaarde. Ik denk dat hier en daar maatwerk nodig is. Ik zie namelijk ook de behoefte van mensen die daar graag willen wonen. Zelf zou ik dolgraag een appartementje bovenop Schiphol hebben. Dan heb je alles bij de hand: winkeltjes, alle verbindingen en noem het maar op. Ik denk dat heel veel mensen dat zouden willen. Maar goed, je moet Schiphol niet hinderen. Ik wil ook geen toekomstige klagers creëren. De luchtvaart is van nationaal belang in de ruimtelijke inrichting.

Ik krijg een interruptie.

De **voorzitter**:

Inderdaad. Er is dit keer een interruptie van de heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Ik vind het nu wel heel stuitend waar we naartoe gaan. Zegt de VVD serieus dat Schipholverkeer, dus luchtvaart, boven het wonen van mensen in Amsterdam gaat, en dat de VVD geen nieuwe klagers wil? Kent de VVD geen grenzen wat betreft de luchtvaart? Amsterdam zit met een enorme bouwopgave. Moeten de mensen die echt ergens moeten wonen, wijken voor meer vliegtuigen? Zegt de VVD dat?

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

Nee. U stelt verschillende vragen. De VVD is niet voor ongebreidelde groei. Wat ik zeg, is dat de luchthaven van nationaal belang is. Nieuwbouw moet je niet onder de startbaan doen, toch?

De heer **Laçin** (SP):

Dat is een vraag aan mij, maar ik heb een vraag voor de VVD. De VVD is wat betreft de SP wél voor ongebreidelde groei. Moeten de mensen die nu in Amsterdam gaan wonen wijken voor meer luchtvaart? Dat is de vraag die de VVD moet gaan beantwoorden.

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

Nee, ik ben niet voor ongebreidelde groei. Ik ben voor duurzame groei. Als je woningen bouwt, vind ik dat je dat niet pal onder de startbaan moet doen. Dat zult u toch met mij eens zijn. We zijn hier geen Cairo. We gaan ook niet die mooie Haarlemmermeerpolder helemaal volplempen met allerlei woningen. We gaan wel kijken waar maatwerk nodig is, zodat de leefbaarheid in stand gehouden kan worden. Mensen willen ook graag bij Schiphol wonen. Vergis je niet. Daar zitten heel veel voordelen aan. Ik wil alleen geen grote woonwijken of grote uitleglocaties onder de vliegroutes van Schiphol. Dat is voor de veiligheidsrisico's niet goed. Dat moeten we niet met elkaar willen. Er is zat plek in de Metropoolregio Amsterdam, maar ga nou alsjeblieft niet iets precies onder de startbaan of onder de route neerzetten. Dat is gewoon niet logisch.

De heer **Laçin** (SP):

Met groei groeit ook het aantal aanvliegroutes, dus hoe moeten wij nu al gaan voorzien, met de duurzame groei waar de VVD voor staat, waar we straks allemaal aanvliegroutes hebben en hoe we daar nu wel of niet gaan bouwen? Als de luchtvaart blijft groeien, moeten we op een gegeven moment ook weten: daar gaan we groeien, hier gaan we groeien en daar kunnen we dus wel of niet bouwen. Hoe voorziet de VVD dat: wel groeien, maar niet bouwen?

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

Wel bouwen op plekken waar het kan. Dat kan heel goed iets verder weg van Schiphol. Aanvliegroutes nemen niet toe. Die zijn er al. Die worden misschien een beetje anders, maar die banen zijn er en blijven zo. Wat ik nu frustrerend vind, is dat piloten allerlei bochten moeten maken om mensen te ontzien. Het moet op een slimmere manier ingericht worden zodat de luchtvaart duurzaam kan groeien. Dat kan, want hij wordt steeds schoner en stiller. De heer Amhaouch weet daar alles van en u ook. Maar we moeten wel verder en we moeten geen woningen bouwen precies onder Schiphol. Dat is gewoon niet logisch.

De heer **Laçin** (SP):

Heel kort. Wat mensen heel frustrerend vinden zijn Schiphol, de overlast en de groei die

weer voorzien is. Dat vinden mensen frustrerend. Daar zou de heer Dijkstra ook eens een keer naar moeten luisteren.

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

Eens, maar ik ga het niet op slot zetten, want het is ook een economische factor van nationaal belang: 18 miljard toegevoegde waarde, 300.000 banen. Als we dit op slot zetten en zeggen dat we alleen maar woningen gaan bouwen zodat er niet meer gevlogen kan worden, dan gooien we die mainport overboord. Dat is een keuze. Die maak ik niet.

De **voorzitter**:

U komt tot een afronding?

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

Nee, want ik ga echt even door. De tweede termijn houd ik zelf echt heel kort. Dat beloof ik.

De **voorzitter**:

Ik zal het bijhouden.

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

Dat weet ik. Ik kom bij iets anders. Dat is ook leuk. Fietsparkeren. Zijn we tevreden over de plannen die zijn gemaakt? Ik keek zelf erg op van een kelder onder het IJ. Ik dacht: o, dat is toch geen prestigeproject dat reteduur gaat worden? Wat kost dat nou per gestalde fiets? Ik had net een ander woord moeten gebruiken. Het is technisch leuk, maar het gaat wel om belastingcenten.

Over belastingcenten gesproken: de tegenvaller van het project Zeetoegang IJmond is teleurstellend. De meerkosten voor de bouwers en de overheid zijn fors. Eerder werden we al netjes door de minister geïnformeerd over de vertraging en financiële gevolgen. Zijn die geheel te wijten aan de bouwers of is een deel van die vertraging en van de kostenstijgingen ook te wijten aan bijvoorbeeld Rijkswaterstaat of aan een aanpassing van het programma van eisen of aan de uitvoering van de aanbesteding en het bouwproces? Kunnen we erop vertrouwen dat die sluis zo meteen ook daadwerkelijk gebruikt gaat worden? Welke lessen kunnen we trekken uit deze casus, de zogenaamde "Design, Build, Finance and Maintain"-constructie, en een stijging van de kosten? Ik heb namelijk het idee dat minder bouwers geneigd zijn dit soort risico's te lopen als de economie aantrekt en de huidige infraprojecten, wat het ook is, gewoon duurder gaan worden.

Met betrekking tot de zeesluis zie ik ook de discussie in Amsterdam. Een brug over het IJ willen ze daar. Allemaal varianten, maar alleen maar bruggen. Hoe zit het met de mediation met het linkse gemeentebestuur? We kennen de vorige staatssecretaris nog. Hoe gaan we voor elkaar krijgen dat daar geen brug komt? Er worden allerlei alternatieven uitgewerkt, maar komt er ook iets wat we acceptabel vinden? Hoe zit het met de vaarveiligheid? Die hoort toch centraal te staan? En hoe houden we Amsterdam bereikbaar als we zo'n grote zeesluis hebben en Amsterdam ondertussen zelf alles afsluit? Dat vind ik wel raar. Ik kan dat niet goed verklaren.

Ik kom bij Utrecht, het programma U Ned. Dat is best wel visionair, moet ik zeggen: allemaal stipjes en zorgen dat je niet meer in de stad hoeft te komen, maar in een ring

eromheen. Dat is erg visionair, zeker voor het budget dat we nu hebben, maar in combinatie met die woningbouw zijn gerichte ov-investeringen wel denkbaar, denk ik. Ik wil ook niet de auto daar vergeten. Daarbij is de start van de A27 dus ook zo van belang, maar ook de Noordelijke Randweg Utrecht. Ik vraag specifiek aandacht voor Utrecht Science Park. Daar werken heel veel mensen. Dat ligt best wel uniek en trekt dagelijks grote stromen reizigers. Die werkgelegenheid moet echt centraler. Hoe denkt de minister daarover?

Dan kom ik op de Rijnbrug bij Rhenen. Ik ben blij dat de provincies daarbij het voortouw nemen, maar kan het misschien wat sneller? Wat doet Rijkswaterstaat in dezen en wat kan hij daarin betekenen?

Dan kom ik weer even bij Utrecht. Die stad heeft een begroting van 1,3 miljard en is dus niet armlastig, maar hij knijpt auto's wel een beetje de deur uit. Vervolgens houden ze de hand op voor mobiliteit. Daar heb ik wat moeite mee, maar dat is maar een opmerking.

Dan kom ik op de aanpak van het filemonster op de A4, bij Burgerveen. Dat is echt prettig. De versnelling waar ik eigenlijk op gehoopt had, maakt deze minister ook waar. Dat is fijn voor iedereen die dagelijks pendelt in de auto tussen Den Haag en Amsterdam en voor wie er geen alternatieven voorhanden zijn.

Dan kom ik ten slotte bij het Noorden. De waterwegen komen daar het beste aan bod. Het zijn waterrijke, prachtige provincies in het noorden van het land. Bij de vaargeul Lemmer tot aan Delfzijl, waar onder andere het Prinses Margrietkanaal is, wordt een flinke investering gedaan in kanalen en bruggen. Daar zijn we verheugd over. De vaargeul van Ameland willen we graag toegankelijk houden. Ik zie met het baggeren daar wel de kosten toenemen. Het project Kornwerderzand is genoemd. Dat is in een nieuwe fase beland, volgens mij. De regio heeft zijn best gedaan. De financieringsaanvraag ligt nog wel voor, maar er is van beide kanten veel respect voor ieders positie. Ik hoop dat we er langzaam inderdaad verder uit komen. Het belang van samenwerken wil ik daar echt benoemen, en ook het vertrouwen in elkaar is daarin essentieel. De maritieme sector — dat is meer dan alleen Friesland — verdient een impuls en kansen voor die kwetsbare verbinding. Met de draaibrug die we nu hebben, moeten we de kwetsbaarheid van de weg verminderen en moet de doorstroom bevorderd worden. Er is nog wel een financieel gat. Collega's komen daar ook over te spreken. Het eisenpakket moeten we kritisch tegen het licht houden. Wie eist wat? Wat kunnen we doen en wat is realistisch?

De VVD is voorstander van het versnellen van een treinreis tussen het noorden van Nederland en de Randstad. De proef om hiertoe te komen steunen wij dus ook. Alleen mensen uit Leeuwarden en Assen, die dus niet uit Groningen komen, moeten wat de VVD betreft ook kunnen profiteren. Ook die reistijd zouden wij graag met een half uur verkort zien. Eigenlijk zijn wij met elkaar een grote stad. En de afstanden moeten verkort kunnen worden, zeker naar de toekomst toe.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, voorzitter. Dat zeg ik verkeerd, want ik was even voorzitter. Ik draag graag de voorzittershamer weer over aan u, zodat dit debat een vervolg kan krijgen.

Voorzitter: Remco Dijkstra

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geeft ik de heer Von Martels het woord namens het CDA.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel. Zo kom ik alsnog weer aan het woord. Dit wordt trouwens wel een coproductie, want namens het CDA voert de heer Amhaouch het woord over het spoor en over luchtvaart. Ikzelf zal de overige onderdelen van het MIRT behandelen.

De uitkomsten van het BO MIRT verdienen een compliment. Er is hard gewerkt en veel overlegd met lokale en provinciale bestuurders, en dit heeft geleid tot mooie uitkomsten. Deze constatering wil ik zeker niet onvermeld laten, maar er zijn nog wel enkele onvolkomenheden en wensen. Laten we beginnen met de verbinding regio en leefbaarheid.

Voorzitter. Het CDA vindt het erg belangrijk dat de regio goed verbonden blijft met de grote steden en de stedelijke gebieden van Nederland. Het CDA zal ervoor waken dat bij de verdeling van de gelden de regio niet overgeslagen wordt. De leefbaarheid en de economische groei van onze regio's is sterk afhankelijk van een goede infrastructuur. Kan de minister de toezegging doen dat gebieden buiten de Randstad goed in beeld blijven? Klopt het dat er provincies zijn die nooit meebetalen aan de rijkswegen, simpel omdat het rijkswegen zijn? Zo ja, hoe gaat de minister daarmee om?

En dan een vraag over het verschuiven van eigendom van wegen. Nu is het zo dat in de regel alle wegen met een A-nummer voor rekening van het Rijk zijn, en alle wegen met een N-nummer voor de provincies. We zouden het geen verkeerde beweging vinden als daarin verschoven wordt, als daarmee renovaties naar voren gehaald zouden kunnen worden. Als provincies daarom vragen, dan moet de vernummering geen probleem zijn. Deelt de minister die gedachte? Ik heb het dan met name over de N65, waaromtrent volgens mij vragen bekend zijn.

Voorzitter. Meer geld. Als we op de oude voet doorgaan, zal waarschijnlijk blijken dat een structurele verhoging van 100 miljoen euro voor de komende jaren onvoldoende is. De vraag naar nieuwe infrastructuur is vele malen groter dan het beschikbare budget, terwijl wij ons geplaagd zien voor grote mobiliteitsvraagstukken. Mijn collega Amhaouch heeft daarom een motie ingediend waarin de regering wordt verzocht onderzoek te doen naar kansen en mogelijkheden van private bekostiging van infrastructuurprojecten. Die motie is aangenomen, en we hopen over een jaar met dit notaoverleg de resultaten van dat onderzoek te bespreken. We hebben de hoop dat er dan nog meer kan gebeuren.

Nog een vraag. Hoe staat het met de uitvoering van de motie-Sinot/Von Martels van 20 juni jongstleden, waarin wordt opgeroepen om nog voor de begrotingsbehandeling de Kamer te informeren over het volgende: voer conform het regeerakkoord samen met de mobiliteitsalliantie pilots uit om ervaring op te doen met alternatieve vormen van vervoer en betaling zonder dat dit leidt tot een systeem van rekeningrijden. Hoe staat het daarmee?

Ik kom op de integrale aanpak. We willen ook een integrale benadering van de vraag waar we woningen gaan bouwen en waar de woon- en werklocaties zijn. Als je een woonwijk bouwt op de verkeerde plaats, creëer je files. Bij deze integrale benadering

moet gekeken worden vanuit de gebiedsopgave en niet enkel vanuit een vervoersmodaliteit of een woningbouwopgave. Het is daarom goed dat de minister van Binnenlandse Zaken vanwege de bouwopgaven ook aan de MIRT-tafel zit.

Met het Programma Vervanging en Renovatie zet de minister in op het verjongen, vernieuwen en verduurzamen van infrastructuur. Dat is een goede zaak. We hebben daar al vaker voor gepleit. Het is een gigantische opgave, waarbij gesproken wordt van 350 miljard euro in de periode 2020-2030. Hoe ziet de minister dit als het gaat om de grote vragen ten aanzien van mankracht, expertise en budget?

We hebben vorig jaar gepleit voor smart maintenance. Hoe staat het daarmee? Is er niet een flinke bezuiniging te realiseren als we smart maintenance breed gaan invoeren?

Een rondje langs de velden, te beginnen bij de A4. Dat is een van de drukste wegen van Nederland, de weg van Amsterdam naar Den Haag en Rotterdam. We zijn tevreden met het besluit om het budget van de MIRT-verkenning te verhogen met 80 miljoen naar 130 miljoen, zodat het nieuwe ringvaartaquaduct in zuidelijke richting met vier rijstroken kan worden gerealiseerd. Hiermee wordt een knelpunt in zowel de verkeersveiligheid als de bereikbaarheid opgelost op de A4 ten zuiden van het knooppunt Burgerveen.

Dan gaan we naar Zuid-Holland, naar het traject A16 plus het knooppunt Terbregseplein en Ridderkerk. Dat staat al jaren hoog in de file top 10. Om de doorstroming te verbeteren, is een nieuwe oeververbinding nodig. In het Bestuurlijk Overleg MIRT is besloten om een MIRT-verkenning oeververbinding Rotterdam te starten. Deze nieuwe oeververbinding is bedoeld om de A16 te ontlasten en knelpunten op de Algerabrug op te lossen. Het CDA zou graag zien dat de verbinding tussen Ridderkerk, Bolnes en Krimpen aan den IJssel goed wordt meegenomen. Als daar een nieuwe oeververbinding komt, draagt dat bij aan de bereikbaarheid. De Algerabrug ligt daar en is een echte klassieke bottleneck. Door een extra oeververbinding richting de Krimpenerwaard aan te leggen, worden zowel de Van Brienenoordbrug als de Algerabrug ontlast. Daarmee wordt een landelijk en regionaal knelpunt opgelost.

De A20 Nieuwerkerk-Gouda. In 2016 is dit traject in het MIRT opgenomen. Het traject komt in de NMCA naar voren als een knelpunt in 2030 bij lage economische groei. Vervroeging van de realisatie is mogelijk als er afspraken kunnen worden gemaakt over voorfinanciering door de provincie Zuid-Holland. Kan de minister aangeven of er inmiddels afspraken met de provincie Zuid-Holland zijn gemaakt over een versnelde aanpak van de A20 Nieuwerkerk-Gouda?

De A15 Papendrecht-Gorinchem. Deze weg wordt op termijn aangepakt. In de startbeslissing is de realisatie in 2025 voorzien. Ook hier de vraag of dit project naar voren gehaald kan worden.

Dan komen we bij de A50 Ewijk-Paalgraven. Wij zijn het met de provincies Gelderland en Noord-Brabant, de betrokken gemeenten, evofenedex en VNO-NCW Midden meer dan eens dat er een structurele oplossing moet komen voor de problemen op de A50 tussen Oss en Nijmegen. Is de minister bereid om een onderzoek te starten naar de problemen en mogelijke oplossingen op de A50 Ewijk-Paalgraven?

De A67, het knooppunt Zaarderheiken. Ik heb daar vanmorgen bij Omroep Brabant al iets over gezegd. Ook de VVD heeft er al iets over gezegd. Wij hadden andere

verwachtingen van die A67 dan de uitkomsten van het BO MIRT hebben opgeleverd.

De voorzitter:

Mijnheer Von Martels, mag ik u als woordvoerder een vraag stellen? U noemde net de versnelling van de A20. U noemde net de A15 en de A50. Dat zijn eigenlijk allemaal dingen ofwel die wij vorig jaar in gang hebben gezet, ofwel die blijkens de brief al blijken te gebeuren. Dus hoe lang gaat u door met het herhalen van zaken die wij al doen?

De heer Von Martels (CDA):

Het is belangrijk om wegen waarvan je inziet dat het belangrijk is dat daar iets gaat gebeuren of dat daar eventueel versnelling mogelijk is, nog eens te benoemen. Vandaar deze optelsom van een aantal wegen.

De voorzitter:

Oké. Dus u deelt de projecten en vraagt er wederom aandacht voor, ondanks het feit dat daar misschien al lang akkoorden over zijn gesloten.

De heer Von Martels (CDA):

Het lijkt mij belangrijk om toch even te benoemen waar de prioriteiten van het CDA liggen.

De A67 laat ik nu even voor wat ze is. Ik zie het belang ervan in. Wellicht dat dit eventueel tot een motie gaat leiden. Wij wachten op dit punt het antwoord van de minister af.

Het vrachtwagenverkeer in Brabant. Hoe staat het met de voortgang van het realiseren van voldoende beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens? In het bijzonder uit het Brabantse krijgen wij signalen dat daar echt te weinig van zijn en dat de overlast groot is.

De A27, het traject Houten-Hooipolder. Al jaren staat de A27 in de file top 10 en in 2017 op nummer 1. De bijna dagelijkse files op de A27 gaan ten koste van de leefbaarheid en brengen extra kosten voor het bedrijfsleven mee. Een verbetering van het openbaar vervoer in de regio kan mogelijk verlichting betekenen. In het Bestuurlijk Overleg is afgesproken om de realisatie van het Hooipolder Plus-plan te versnellen en is besloten te starten met een pilot innovatief openbaar vervoer op de A27 Breda-Utrecht. Het CDA heeft daar eerder vragen over gesteld. Wij herhalen die graag, want er zal toch echt een oplossing moeten komen. Deelt de minister de gedachte dat goed openbaar vervoer in de vorm van elektrische bussen op vrijliggende rijstroken onderzocht moet worden?

Dan een opmerking over de enorme ambities bij het Utrecht Science Park. Die plek, met dagelijks 80.000 reizigers, vraagt om een toekomstbestendig fiets- en ov-systeem. Daarvoor moet er voor de periode 2019-2025 een financiering komen. Er ligt al een pakket aan maatregelen klaar. Hopelijk kan de staatssecretaris hier de nodige aandacht aan geven, zodat er geen vertragingen ontstaan. Utrecht wordt wel de rotonde van Nederland genoemd. Het blijft van alle belang dat hier de juiste afslagen worden genomen.

Dan komen wij bij Overijssel en Gelderland, de N35. Ieder jaar wordt in het MIRT gesproken over de N35. De provincie heeft deze weg inmiddels tot het centrale speerpunt verheven. In het Bestuurlijk Overleg MIRT is het volgende afgesproken: op

initiatief van de provincie Overijssel is de Marsroute N35 geactualiseerd, en Rijk en regio spreken af deze met elkaar te bespreken. Een tekst die weliswaar een stapje voorwaarts suggereert, maar die op dit moment volstrekt onvoldoende is om ervan uit te kunnen gaan dat deze weg nu in een keer goed aangepakt gaat worden. Zo langzamerhand kun je de vraag stellen wat de provincie nog meer moet doen om een definitieve oplossing dichterbij te brengen. Om moedeloos van te worden! Van karrenspoor naar stroomweg, dat is onze ambitie. Het CDA wil daarom de harde afspraak dat er binnen afzienbare tijd resultaat wordt geboekt wat betreft het MIRT-onderzoek. Daarvoor hebben we een motie achter de hand.

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

Ik hoor mijn collega een verhaal houden dat hij richting een MIRT-onderzoek wil. Over een MIRT-onderzoek zegt de minister altijd dat er zicht moet zijn op de middelen. Waar gaat het CDA de middelen vrijmaken voor de N35?

De heer **Von Martels** (CDA):

Iedere keer dat iemand de N35 noemt, stelt u dezelfde vraag. Volgens mij heeft u een heel helder antwoord gekregen van mijn collega van de VVD. Ik denk er precies zo over. Dat staat straks ook in de motie die wij in voorbereiding hebben. Ik denk dat u die eerst even moet afwachten. We willen eerst de financiële consequenties zien van de investeringen die gedaan worden. We willen ook een limiet benoemen. We willen voor de Voorjaarsnota 2019 de financiële consequenties in beeld hebben. En dan willen we dat dat aan de Kamer wordt voorgelegd. Vervolgens kunnen we ons daar een oordeel over vormen. We vragen daarbij meteen aan de minister wanneer het MIRT-onderzoek gestart kan worden.

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

Mijn collega Von Martels blijft eromheen draaien. Het is heel veel praatjes en weinig boter bij de vis. De minister is altijd heel helder en zegt: ik doe pas een MIRT-onderzoek als er ook zicht is op de middelen. De minister geeft heel duidelijk aan dat dit geen prioriteit heeft. Wij zullen straks met een motie komen die oproept om wel prioriteit aan de N35 te geven. Dan reken ik op uw steun. Als de minister voet bij stuk houdt en de N35 nog steeds geen prioriteit geeft — wat betekent dat er geen zicht is op de middelen — en ze geen MIRT-onderzoek gaat doen, wat gaat het CDA dan doen? Wat stelt u dan voor met uw motie?

De heer **Von Martels** (CDA):

Wij delen dezelfde ambitie, namelijk dat we vinden dat er wat moet gebeuren aan de N35. Maar we gaan de onderhandelingen niet hier voeren. Daarom is het van groot belang dat de minister gesprekken gaat voeren met de provincie om te kijken hoe ze er samen uit kunnen komen. Ik heb hoop op een goed eindresultaat, zeker nu de minister, in tegenstelling tot voorgaande jaren, de N35 in ieder geval zo hoog op haar lijstje heeft staan dat het bespreekbaar moet worden.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik maak me wel zorgen over de tijd, want ik wil mijn collega Amhaouch ook het nodige gunnen. Ik wil nog even iets zeggen over de N50, Hattemerbroek-Ramspol. De regio heeft voorgesteld om op het wegvak Kampen-Ramspol attentieverhogende maatregelen

te treffen en dit kosteneffectief te combineren met de opwaardering van het aanpalende wegvak Kampen-Zuid-Kampen. Het ministerie ziet hiervoor nog geen aanleiding. De kosten bedragen ongeveer 7 tot 8 ton en de provincie wil meebetalen. Dan zou je verwachten dat een oplossing binnen handbereik ligt.

Kornwerderzand. Ik denk dat de ChristenUnie daar ook het nodige over gaat zeggen. Gezien de beperkte mogelijkheden en tijd zeg ik er nu even niets over. Maar we koesteren de ambities en we weten dat de ambities zowel bij het ministerie als bij de overheden in Friesland, maar ook in de regio, groot zijn. We willen dat er een uitkomst komt die in ieder geval voor alle partijen positief is. We hebben een motie achter de hand, dus ik ga daar nu niks meer over zeggen. Ik wil nu graag mijn collega Amhaouch het woord geven. Een aantal andere punten wil ik in de tweede termijn inbrengen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Het passagiersvervoer en het goederenvervoer op het spoor gaan toenemen, zowel nationaal en regionaal als over de grens. Vandaar bijzondere aandacht hiervoor, ook vanuit het CDA. Ik zal wat tempo maken. Als treintje wil ik vandaag bij een aantal stations stoppen, te beginnen bij de spooruitbreiding van Amsterdam-Zuid. Er komt een MIRT-verkenning voor een derde perron bij Amsterdam-Zuid. Naar verwachting kan de verkenning voor eind 2019 worden afgerond. We begrijpen dat ook de Thalys dan in Amsterdam-Zuid gaat stoppen. Nu is er ook steeds meer vraag naar een snelle verbinding van de Randstad naar bijvoorbeeld Groningen. Die twee ontwikkelingen leiden tot onze suggestie voor het doortrekken van de hsl van Amsterdam-Zuid via Zwolle naar Groningen. En waarschijnlijk kan de lijn wat later nog verder reiken, naar Hamburg. Deelt de staatssecretaris deze ambitie ook?

Dan wat betreft onderhoud en beheer. In Overijssel en Gelderland speelt al een tijdje een conflict met ProRail. ProRail stelt telkens de decentrale overheden voor eeuwig financieel verantwoordelijk voor onderhoud en beheer van het spoor waarover regionale treinen rijden. De VVD had het daar net ook over. De zaak speelt in meerdere provincies. Hoe gaat de staatssecretaris hiermee om bij de omvorming van ProRail tot zbo en kan de staatssecretaris aangeven welke lijn ze gaat kiezen?

Ik kom op woningbouw en spoor. We komen terecht in Purmerend. Purmerend wil inzetten op versnelde woningbouw. Dat is mooi. We hebben veel woningen nodig in de regio. Purmerend wil daarbij inzetten op de trein als volwaardig alternatief voor de auto. We hebben begrepen dat de A7 wel onderdeel was van het BO MIRT, maar dat de intercitystop bij Purmerend niet aan de orde is geweest. Wil de minister dat met de NS bespreken?

Dan gaat de trein door naar het zuiden, naar greenport logistieke hotspot Venlo. De greenport Venlo is een onderdeel van de MIRT-verkenning Goederencorridor. In de studie van het MIRT-onderzoek Goederencorridor is knooppunt Venlo vergeleken met andere knooppunten op de zuidcorridor. Hierbij valt op dat Venlo minder scoort in vergelijking met andere knooppunten op de multimodale verbindingen. De concrete beperking op het spoor is dat het emplacement zwaar belast is, met als gevolg dat internationale, maar ook nationale goederentreinen regelmatig vertragingen oplopen. Daar komt bij dat de Brabantroute nog lange tijd zwaar belast wordt door omleidingen van de Betuweroute. Alle seinen staan dus op rood. Hoe ziet de minister de toekomst van greenport Venlo als logistiek?

Dan de Brabantroute. Door de aanleg van het derde spoor van de Betuweroute wordt het goederenvervoer jarenlang omgeleid via de Brabantroute. Daarmee wordt deze alternatieve route de belangrijkste goederencorridor van Nederland. Dat gaat oplopen tot ongeveer 150 tot 160 goederentreinen per dag. Dat moet allemaal via Venlo en dat zal het emplacement zwaar belasten. Hoe voorkomt de minister dat dit een knelpunt gaat worden? In combinatie met de toekomstige intercity Eindhoven-Düsseldorf, die over hetzelfde spoor moet, vraag ik de staatssecretaris om alle maatregelen met betrekking tot het spoor die nodig zijn te agenderen, uit te werken en samen met ProRail op te pakken, waar nodig met onze Duitse bureaus. Kan de staatssecretaris dit toezeggen?

De Valleilijn. Graag aandacht van de minister voor de knelpunten qua geluid en trillingen in Ede als diensten op deze lijn geïntensiveerd worden. Kunnen we daar naar langere treinen in plaats van vaak korte treinen? Dat geeft minder overlast volgens de regionale bestuurders en omwonenden.

Dan Zwolle-Duitse grens. Uit de MIRT-afspraken blijkt dat er geld wordt gereserveerd voor de oplossing van het knelpunt van de perrons bij Heino en Raalte onder de voorwaarde van 50% cofinanciering door de regio, maar het gaat om meer dan alleen een probleem van smalle perrons. Het traject is nu nog grotendeels enkelspoor en zal dus op sommige stukken naar dubbelspoor moeten om daadwerkelijk meer en snellere treinen te laten rijden. Daarnaast is er de ambitie om de lijn door te trekken naar Münster. ProRail gaat de verdere oplossingsrichting voor de brede problematiek bekijken, maar over de termijn waarin dit gebeurd moet zijn, inclusief de doortrekking naar Münster, wordt niets vermeld. Kan de staatssecretaris ons een planning geven?

Dan Schiphol. Er is een MIRT-verkenning gedaan naar het multimodale knooppunt Schiphol, maar vanwege de hoge kosten is dat niet te financieren. Daarom wordt er nu een verkenning gedaan om het sneller en goedkoper te realiseren. Naar verwachting zal er voldoende oplossend vermogen zijn. Waarom komen we daar nu pas achter? Hier hebben we zeker drie jaar onnodig achterstand opgelopen. Vooruitlopend op deze oplossing zal ProRail de meest urgente capaciteitsknelpunten gaan aanpakken. Welke zijn dat?

Dan komen we bij intercitystop Barneveld-Noord. Die is er nog niet, maar het CDA pleit voor een tijdelijke intercitystop daar, omdat het klaverblad Hoevelaken binnenkort wordt aangepakt. Dat gaat extra verkeersproblemen op de A1 opleveren. Is de minister bereid om met de Foodvalley-regio een intercitystop, al dan niet tijdelijk, te plannen?

De voorzitter:

Uw tijd loopt behoorlijk door.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik ga afronden en anders pakt u nog een stukje vanuit de tijd van de tweede termijn.

Veendam-Stadskanaal. Kan de staatssecretaris helderheid geven over de realisering en planning van de spoorverbinding tussen Veendam en Stadskanaal en het haalbaarheidsonderzoek naar de mogelijke doortrekking naar Emmen?

Voorzitter. Als laatste kom ik op de drielandentrein. De drielandentrein staat symbool voor grensoverschrijdend spoorvervoer: Aken-Maastricht-Luik. Op 7 december gaat deze trein dan ook lopen van Aken naar Maastricht, maar helaas niet naar Luik. Volgens

mij zitten we in een impasse. Dat is triest. Als België en Nederland er niet uitkomen, is mijn oproep hier of de staatssecretaris Eurocommissaris Bulc wil vragen om bemiddeling, want dit staat echt model voor grensoverschrijdend spoorvervoer waar meerdere Kamerleden al een tijd naar vragen.

Dan kom ik nu bij mijn eindstation. Ik sluit graag af met een compliment. Dat gaat over Gent-Terneuzen. Het onderzoek met betrekking tot het spoortraject van Terneuzen naar Gent is gestart. Er zijn subsidies binnengehaald met Europese CEF-middelen. Wij kijken uit naar de bestuurlijke ronde in de eerste helft van 2019 met regionale en federale overheden van België en Nederland. We zijn er nog niet, maar we zien heel concrete stappen en een actieve opstelling van de staatssecretaris. Complimenten daarvoor.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan kom ik bij mevrouw Kröger. U heeft tien minuten in de eerste termijn.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Klimaatverandering en fijnstof zijn een grote bedreiging voor de gezondheid. Er zijn duizenden doden per jaar, kopten de kranten vandaag. En vandaag praten we ook over de miljarden die zijn ingeboekt voor verkeer en vervoer. Dan moet klimaat het kader zijn. Tot 2030 zijn er miljarden ingeboekt in projecten die een klimaatimpact hebben. In diezelfde periode moeten we onze CO₂-uitstoot halveren. Ik wil de minister vragen om een klimaattoets te doen voor alle MIRT-projecten die nog niet zijn aanbesteed. Helpt het, is het neutraal, of maakt het de zaak erger? En wat zijn de alternatieven? Kan er een extra hoofdstuk aan de jaarlijkse rapportage worden toegevoegd dat laat zien of alle MIRT-investeringen voor een groei of krimp van de emissie zorgen? Dat zou dan een soort klimaatbegroting zijn voor de MIRT. Staat de minister hiervoor open?

Gisteren werd het Emissions Gap Report gelanceerd. We moeten drie keer zo veel doen om het 2°C-scenario op klimaat te halen en vijf keer zo veel als we nog een kans willen maken op 1,5°C. Onze NMCA wordt echter gemaakt op een WLO-scenario — sorry voor de afkortingen — dat uitgaat van 2,5°C en 4°C opwarming van de aarde. Dat lijkt mij een behoorlijke gap. Het is bevreemdend en misschien zelfs surrealistisch dat we zo werken. Is de minister bereid om de WLO-scenario's voor 2°C en 1,5°C verder uit te werken, zodat we die ook hebben, naast de bestaande scenario's?

Ik ben heel blij om in de MIRT-brief te lezen dat de mobiliteitsopgave en de bouwopgave steeds meer gezamenlijk worden opgepakt. Daar hebben we het in het vorige debat uitvoerig over gehad. Ik zou graag meer van de minister horen over hoe die duurzame mobiliteit precies geborgd is in de woningbouwplannen die nu gemaakt worden. Welke doelstellingen zijn er? Hoe is het afrekenbaar? Is een omgevingsvisie voor een nieuwe woonwijk bijvoorbeeld niet af als er niet ook een goed plan ligt voor hoe een wijk ontsloten wordt met het ov? En wie houdt daar toezicht op? Is dat de minister van BZK of is dat deze minister?

We praten vandaag over miljarden in harde infra, terwijl steeds meer deskundigen en organisaties pleiten voor beleid dat de verkeersvraag stuurt. In de afgelopen weken vroegen ANWB, RAI en evofenedex aandacht voor de echte oplossingen voor files, bereikbaarheid, klimaat en schone lucht. Ook de voorzitter van de mobiliteitstafel, die de opdracht heeft om klimaatplannen tot 2030 te maken, zegt dat we in een transitie naar elektrisch rijden naar een vorm van betalen naar gebruik moeten. Dat is niet vandaag en

dat is niet morgen. Maar we moeten wel nú die scenario's uitwerken voor een effectief en eerlijk systeem. Ik vind het dan echt heel jammer om te zien dat de minister, bijna als in een reflex, de deur dichtgooit. "Geen sprake van." "Niet." "Nooit." "Staat in het regeerakkoord." Ze reageert als door een wesp gestoken, allemaal vanwege het r-woord. Dat het systeem niet ingevoerd gaat worden tijdens deze kabinetsperiode, is evident. Maar waarom wordt het denken stilgezet, vooral als alle relevante maatschappelijke spelers op het gebied van transport en mobiliteit erom vragen? Je weet dat er miljarden aan accijnzen uit benzine gaan wegvallen in de periode tot 2030. Er moet dus alleen al om begrotingstechnische redenen nagedacht worden over een houdbaar systeem. Wat let de minister om bijvoorbeeld het KiM de opdracht te geven om een aantal scenario's uit te denken, zodat we daar als Kamer verder over kunnen spreken?

Ondertussen hebben we een acuut probleem met de Europese uitspraak over de PAS. Nederland krijgt een tik op de vingers over het gegoochel met de stikstofboekhouding. Wil de minister hier toezeggen geen onomkeerbare stappen te zetten tot de uitspraak van de Raad van State? En kan de minister aangeven welke projecten die nu in de planning staan of worden uitgevoerd, in de knel komen door de PAS-uitspraak? Hoe gaat de minister hiermee om?

Een heel concreet project dat wat mij betreft moet worden heroverwogen, is de A27 Amelisweerd. En ik sta daarin niet alleen, gezien de petitie die gisteren werd aangeboden. Dit is bij uitstek een project dat het oude denken symboliseert. Is het te vol op de weg om 130 te kunnen rijden, dan moet er asfalt bij. Daardoor plannen we nu een peperdure wegverbreding, waarvan verkeersexperts zeggen dat die niks oplevert. En het project heeft wel een gigantisch bouwtechnisch risico: als het folie onder de bak toch scheurt, kan dat leiden tot lekken, pompen en een verdroging van de Amelisweerd. Ik begrijp dat er in het kader van de aanbesteding al met aannemers en hun ingenieurs wordt gesproken. Dat heb ik gelezen in de reactie op mijn Kamervragen. Ik ben erg benieuwd hoe zij naar die risico's kijken. Want die risico's zijn reëel, hoor ik uit het veld. Kan de minister misschien geanonimiseerd, gegeven dat het om een aanbesteding gaat, met de Kamer delen hoe aannemers, praktijkmensen, naar de risico's kijken?

In antwoord op mijn Kamervragen schrijft de minister dat er eigenlijk geen plan B is als het misgaat. Als het folie wel scheurt, is er geen plan B. Kan de minister toch voor de Kamer inzichtelijk maken wat de kosten zouden zijn van het plan B? Is de minister bereid om een alternatief binnen de bak verder te onderzoeken, gegeven de veranderende omstandigheden met klimaat, fijnstof, het feit dat we willen investeren in ov? Het scheelt vele jaren bouwoverlast en honderden miljoenen die uitgespaard worden. Die kunnen dan ingezet worden voor duurzame mobiliteit in de regio. En, in het kader van experimenten, is de minister bereid tot een proef van snelheidsverlaging op de ring en de effecten voor een halfjaar te monitoren, zodat ook die oplossingsrichting onderzocht kan worden? Laten we ons niet vastzetten in een gigantische investering met een heel groot risico voor aannemers en het Rijk, maar laten we echt alternatieven onderzoeken.

Dat Utrecht voor een grote verkeersuitdaging staat, is evident. De komende twintig jaar komen er meer dan 100.000 woningen bij en 60.000 banen, dus moeten we nu investeren in lokaal hoogwaardig ov om te voorkomen dat al die mensen in de auto stappen omdat er geen ov is. Wij willen graag Lunetten en Leidsche Rijn goed ontsloten krijgen met hoogwaardige ov-verbindingen en een extra intercitystation bij bijvoorbeeld

Lunetten voor doorgaand verkeer. Voor de leefbaarheid van omwonenden bij de noordelijke randweg moet er geïnvesteerd worden in een deels verdiepte ligging door de kruisingen ongelijkvloers te maken. Dit haalt verkeer uit de wijk en zorgt voor minder herrie en luchtvervuiling. Omdat die weg twee snelwegen verbindt, is hier ook een rijksbelang bij gediend, en zou ik willen vragen of de minister bereid is om dit probleem te helpen oplossen.

Dan naar twee andere wegen waar zorgen zitten. Bij de A15 gaan we parallel aan de Betuwelijn investeren in asfalt, terwijl we eigenlijk willen inzetten op de modal shift van vrachtverkeer van de weg naar het spoor. Dat lijkt mij een tegengestelde beweging. En ten slotte de investeringen rond de luchthaven Lelystad. De plannen voor dit vliegveld staan op losse schroeven, dat is duidelijk. Dan lijkt het mij dat we de plannen voor de landzijdige ontsluiting van het vliegveld on hold zetten tot er duidelijkheid is.

Dan door naar spoor. De sterke groei in reizigersaantallen moeten we nu in goede banen leiden.

De heer **Amhaouch** (CDA):

GroenLinks pleit ervoor de landzijdige ontsluiting on hold te zetten. Laat ik even met u meegaan in die lijn. Stel dat die doorkijk wel positief zal zijn. Wat zou u dan aan infrastructuur willen rondom Lelystad Airport?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wat ons betreft gaat Lelystad Airport als vakantievliegveld niet open. Op dit moment is er ongelooflijk veel onzekerheid over die plannen en heel veel debat. Het lijkt mij dat we sowieso nu de investeringen in de landzijdige ontsluiting on hold zetten. Vervolgens kijken we hoe de discussies verlopen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Maar de discussie wordt nu gevoerd. Het bouwen van een infrastructuur is niet iets wat je vandaag beslist en morgen in gang zet. Los van de vraag of het allemaal doorgaat hopen we dat de processen allemaal positief volgens een zorgvuldig proces verlopen. Maar de regio is natuurlijk altijd gebaat bij goede infrastructuur. Ik noem Flevoland, Gelderland en Overijssel. Wat zijn uw wensen voor een verbeterde infrastructuur in die regio met een doorkijk naar Lelystad Airport?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil die twee graag loskoppelen. Laat de minister in gesprek gaan met de regio over de wensen met betrekking tot duurzame infrastructuur. Maar om nu een ontsluiting te bieden voor een vliegveld waarvan het volstrekt onduidelijk is of het er ooit gaat komen, is wat ons betreft niet opportuun.

Ik ga door.

De **voorzitter**:

Gaat u door.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Met het spoor. De snelste en voordeligste manier is op dit moment om extra materieel te laten rijden op bestaand spoor. Daar is ERTMS voor nodig en dus moeten we de zekerheid hebben over de financiering op een lange termijn en de financiering op een

extra bestemming. Dan is de vraag aan de staatssecretaris: wat zijn hiervoor de mogelijkheden? Om ook in de winter te kunnen rijden is uiteraard extra materieel nodig en meer opstelplaatsen, aanpak van de stations om al die reizigers te bergen en een forse investering in het onderliggende net van lokaal ov en fietsinfra. We moeten echt een schaa sprong maken in het regionale stedelijke ov. Om maar een voorbeeld te noemen: Zoetermeer heeft nog steeds geen goede verbinding met Rotterdam. Ze bouwen wel de gevraagde woningen, maar hebben niet die lightrail naar Rotterdam. Wat zijn de kansen om hierop te versnellen?

Ik doe nogmaals het pleidooi, dat vorig jaar ook is gedaan, om als we die A27 aanpakken en we nog een paar keuzes maken, de mogelijkheid te onderzoeken van een directe trein tussen Utrecht en Breda, aangezien dat nog de ontbrekende schakel is. Dat geeft een ongelofelijke reistijdwinst en klimaatvoordeel.

Dan ligt er een onderbouwd technisch plan om de problemen op de hsl op te lossen. Zo komen er nieuwe treinen en moeten de spanningssluizen verplaatst worden. Maar als dat niet samengaat met de uitrol van ERTMS in de regio Amsterdam en Rotterdam, dan zitten we op het hsl-traject zo direct misschien met drie of vier verschillende beveiligingssystemen, die ook nog eens niet met elkaar communiceren. Onderkent de staatssecretaris dit risico? En wat gaan we eraan doen?

Voor Noord-Nederland ben ik heel benieuwd naar de uitkomst van het experiment met de snellere treinen. In januari weten we meer. Wat zijn de mogelijkheden om daarna ook snel door te pakken?

Fietsinfra: de meest kosteneffectieve infra om files mee te bestrijden. Ik ben heel erg blij dat de staatssecretaris daar ook werk van maakt. Vaak zijn de individuele projecten vrij goedkoop en veel sneller uit te voeren dan ov of autoinfra. GroenLinks wil dat er een aparte lijst komt met een overprogrammering op fietsinfra projecten. We hebben het eerder uitgebreid gehad over het probleem met onderbesteding en overprogrammering. Kunnen we niet echt flink overprogrammeren op fietsinfra, zodat elke tijdelijke meevaller die ontstaat, meteen ingezet kan worden op een snel te realiseren fietsproject? Dat heeft mobiliteitsvoordelen en knelpunten worden hierdoor opgelost, waardoor je die duurdere andere infra misschien niet eens nodig hebt.

Tot slot, voorzitter, nog een heel specifiek fietsknelpunt: het veer bij Velzen. Er is lokaal fors geïnvesteerd in doorfietsroutes, maar de rijksbijdrage aan een extra veer loopt af, waardoor de wachttijden flink gaan oplopen. Met een bijdrage van een paar ton kunnen 1.000 tot 2.000 mensen extra met de fiets in plaats van met de auto. Door zekerheid te geven over de toekomst hiervan, loont het ook om te investeren in een elektrische pont. Is de staatssecretaris bereid om hiernaar te kijken?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het was iets in de blessuretijd, maar dat vergeven we u.

De heer Moorlag van de Partij van de Arbeid.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Ik memoreerde het al: dit kabinet heeft de ambitie om het

groenste kabinet ooit te worden. Ik ben van nature een optimist, maar beroepshalve weleens wat argwanend. Maar laat ik het kabinet aan die ambitie houden. Dan is het wel zaak dat er ook de bereidheid is om een aantal gedurfde keuzes te maken. Op een aantal terreinen gebeurt dat. Dat zien we met het energie- en klimaatakkoord en met het streven naar kringlooplandbouw, maar de vraag van de PvdA is of die ambitie zich wel in voldoende mate doorvertaalt in het MIRT. Het MIRT is een vloot aan projecten die toch nog een erg fossiele koers vaart. De vraag is of er niet wat meer gedurfde keuzes gemaakt moeten worden om die groene ambities te realiseren.

Kijk bijvoorbeeld naar de groeiende luchtvaart: 30% in een paar jaar tijd. Dat kan zo niet doorgaan; dat weten we hier allemaal. Het spoorvervoer groeide met 2% in de afgelopen periode. Dat is eigenlijk ook geen wonder omdat er, zeker als je naar de langere afstanden kijkt, geen goed alternatief is voor vliegverkeer. Als je kijkt naar de verbinding van Nederland op het hsl-netwerk in Europa, dan moet je gewoon vaststellen dat Amsterdam een kopstationnetje is in dat hsl-netwerk. Het is een soort Rodeschool van Europa, hoewel die titel ook niet meer past, omdat Rodeschool sinds enige tijd niet meer het kopstation is van het lokale spoorlijntje Noord-Nederland, maar de Eemshaven. De vraag aan de bewindslieden is of we niet de stap moeten maken naar de ontwikkeling van een noordoostelijke en oostelijke aansluiting op het Europese hsl-netwerk. Krijgen we op die manier mensen niet eerder uit het vliegtuig? De reistijd Amsterdam-Berlijn is op dit moment zeven uur. Er wordt gewerkt aan versnelling, maar dat zal onvoldoende zoden aan de dijk zetten om echt een volwaardig alternatief voor vliegverkeer te worden. En als de doorlooptijd van die projecten, als je die wil realiseren, ook nog eens tien tot vijftien jaar is, dan moet je nu stappen gaan zetten. Is die bereidheid er?

Voorzitter. Ik kom bij het onderwerp smart mobility. Smart mobility is, wat de PvdA-fractie betreft, ook dat je dingen anders gaat beprijzen. Ik heb daar bij interruptie voldoende over gezegd, maar ik wil nog wel benadrukken dat wij er niet aan ontkomen om mobiliteit anders te gaan beprijzen. Ik hoop echt dat de blokkade in het denken bij een aantal fracties die deze regering ondersteunen, weggenomen wordt.

Smart mobility betekent ook dat het 5G-netwerk goed ontwikkeld moet worden. Er zitten wat satellietshotels van Defensie bij Burum in Noord-Friesland in de weg. Die belemmeren de uitrol van 5G. Hebben de bewindslieden overlegd met hun collega's van EZK en Defensie om die belemmeringen weg te nemen?

Smart mobility is ook het kiezen voor betere oplossingen dan vrachtvervoer per vrachtwagen. Dan moet je wel de knelpunten in het vaarverkeer tijdig wegnemen. Neem nou bijvoorbeeld de sluis bij Kornwerderzand. Als je die verbreedt, zul je een verschuiving zien van vrachtvervoer per vrachtwagen naar vrachtvervoer per schip. Ik begrijp niet goed dat de keuze om die verbreding snel vorm te geven, niet gemaakt wordt. Dit is echt laaghangend fruit. Kan het realisatiebesluit hiervoor in 2019 — het liefst vroeg in 2019 — genomen worden?

Slim mobiliteitsbeleid is ook het intensiveren van het fietsbeleid. Daar mogen wel een aantal tandjes bij. Het is mooi dat hier 100 miljoen extra aan wordt uitgegeven. Voor die 100 miljoen koop je nog geen anderhalve kilometer Zuidelijke Ringweg in Groningen, laat staan dat je dat bedrag afzet tegen de kosten van een project als de verbreding van A27 bij Amelisweerd. Is het niet efficiënter en een goede investering in euro's om het fietsbeleid te gaan intensiveren? Kunnen bij de verduurzamingsopgave van mobiliteit de rijksgronden niet beter worden benut? Ik sprak laatst iemand met een wat ruig idee. Of ik

vind het eigenlijk helemaal geen ruig idee; ik vind het wel logisch. Hij zei: waarom ga je de snelfietspaden niet overdekken met zonnepanelen? Dan wek je niet alleen duurzame energie op, maar je kan ook nog droog naar je werk fietsen. En je bent geen torenhoge grondvergoedingen meer kwijt voor zonneparken die op agrarisch areaal worden gerealiseerd.

De PvdA is voorstander van multifunctioneel ruimtegebruik. Het overkappen van die snelfietspaden is daar een goed voorbeeld van. Multifunctioneel ruimtegebruik zou op de Noordzee ook vorm moeten krijgen. Infrastructuur is nu nog te zeer asfalt en rails. We moeten ook investeren in onze energie-infrastructuur en in onze ICT-infrastructuur. Ik zie met lede ogen aan dat er een plan van TenneT ligt om op de Noordzee een eiland als een soort stopcontact op zee te gaan bouwen op pijlers, terwijl er een propositie ligt van een aantal partijen om een echt haveneiland op zee te gaan maken. Daar zou je dan niet alleen een stopcontact aan leggen, maar daar zou je in de toekomst ook waterstof kunnen produceren. En de service van de windparken zou vandaaruit kunnen plaatsvinden. Dat is pas echt slimme mobiliteit.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Ik ken enkele partijen die allerlei proefballonnen oplaten. Nu lanceert de PvdA er ook één over het overdekken van fietssnelwegen. Hoe ziet u dat voor zich? Welke voordelen ziet u daarbij, afgemeten tegen de kosten die dat met zich meebrengt?

De heer Moorlag (PvdA):

Zo ingewikkeld is dat niet. Volgens mij kun je gewoon een aantal palen aan beide kanten van het fietspad zetten en daaroverheen leg je zonnepanelen. Je ziet zonnepanelen nu ook op constructies in de weilanden liggen. Het zal ietsje hoger moeten zijn, zodat je er met de fiets goed onderdoor kunt fietsen. In noem het gewoon als voorbeeld van multifunctioneel ruimtegebruik. Er zijn heel veel restruimtes, ook langs de rijkswegen, die je kunt gebruiken voor het opwekken van zonne-energie.

De heer Von Martels (CDA):

Ik zie het uitgewerkte voorstel graag nog een keer voorbijkomen. Voorlopig kan ik wel zeggen dat ik er totaal geen heil in zie. Ik neem aan dat u dat met mij deelt.

De heer Moorlag (PvdA):

Ik vind de argumentatie van de heer Von Martels nog niet zó overtuigend dat ik zeg dat ik zijn opvatting deel. Rijkswaterstaat heeft ingenieurs in dienst die dat kunnen uitwerken. De vraag aan de bewindslieden is om hun staf aan het werk te zetten om te bekijken of dat realiseerbaar is. Als wij overdekte snelwegen hebben, kunnen wij toch ook overdekte fietspaden maken, lijkt mij.

De voorzitter:

U vervolgt.

De heer Moorlag (PvdA):

Dan ga ik nog mijn bijdrage leveren aan het schot hagel dat wordt afgevuurd op de bewindslieden over de concrete projecten. Mijn collega Gijs van Dijk rijdt elke keer nog met verhoogde hartslag over het stukje weg van Alkmaar naar Den Helder. Dat is een

tweebaansweg, dus dat schiet niet op. Maar er zijn veel meer van dergelijke wegen. De PvdA vindt dat wij de ontsluiting van de regio's veel beter moeten maken. Nederland is te klein voor een periferie. Wij moeten de krimpgebieden en de plattelandsgebieden goed verbinden met de stedelijke centra. Kan er niet iets worden gedaan aan het traject Den Helder-Alkmaar, de N35? Daar is al het nodige over gezegd. De PvdA sluit zich daar graag bij aan.

Soms komen er schakeltjes bij. De spoorlijn Kampen-Zwolle is opgewaardeerd. Dat heeft 25 miljoen gekost, maar de trein kan niet halteren bij een gloednieuw station aan het tracé. Wordt er ook gekeken naar het uiteindelijke resultaat van een project en of dat ook iets heeft opgeleverd? In dit concreet geval zou ik het zeer op prijs stellen dat dit vlekje wordt weggepoetst.

Beter spoorvervoer betekent ook dat er bij Harderwijk een keervoorziening moet komen in het spoor. Dat is een diepe wens van de gemeente en de regio. Zijn de bewindslieden bereid om daar nog eens goed naar te kijken met iets meer dan een lui oog, om te zien of daarmee de bereikbaarheid van Harderwijk, dat eigenlijk een intercitystation wil hebben — maar dat lijkt mij hooghangend fruit — verbeterd kan worden?

De A67 is al door andere partijen genoemd. De PvdA sluit zich graag aan bij de daarover gemaakte opmerkingen.

Omwille van de tijd laat ik het hierbij. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Teunissen namens de Partij voor de Dieren. U hebt 5 minuten in eerste termijn.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):

Voorzitter. De files zijn niet alleen langer dan ooit — 1.000 kilometer ochtendspits is geen uitzondering meer — maar ook breder dan ooit. Daarom staan er steeds meer automobilisten in auto's die voor drie kwart leeg zijn in de file. Volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zal de reistijd in de komende vijf jaar met 35% toenemen. Dat is slecht voor het klimaat en slecht voor het ondernemersklimaat. Gedeputeerde Van Nieuwenhuizen was in 2009 vol lof over spitsheffingen en rekeningrijden als oplossing voor de toenemende fileproblematiek. Het zou geweldig zijn als minister Van Nieuwenhuizen anno 2018 de idealen van gedeputeerde Van Nieuwenhuizen onverkort zou kunnen uitvoeren. Of is de minister met de toename van de files afnemend enthousiast geworden over rekeningrijden? Graag een reactie.

Het MIRT telt 40 projecten voor asfalt. Meer asfalt leidt tot meer files. Dit zou voor het kabinet aanleiding moeten zijn om niet langer in te zetten op nieuwe wegen, maar te investeren in schoner openbaar vervoer en in de fiets. Maar het beleid is totaal nog niet op die manier ingericht. Tot 2030 liggen er meer projecten vast met overdreven veel aandacht voor asfalt, terwijl openbaarvervoerprojecten worden uitgesteld. In het regeerakkoord staan mooie woorden, bijvoorbeeld over cofinanciering van lightrail, maar tot 2030 is daar geen geld voor beschikbaar. Bijvoorbeeld bij de Binckhorst in Den Haag worden binnen een paar jaar 20.000 woningen uit de grond gestampt, maar voor lightrail is er geen geld. En wij hoorden mevrouw Kröger zo-even spreken over de verbinding Zoetermeer-Rotterdam. De nieuwe bewoners gaan daardoor weer nieuwe auto's aanschaffen in plaats van te reizen met de lightrail, waardoor de steden alsmaar meer

dichtslibben. Ik vraag de minister of zij nog kansen ziet om de lightrail meer en versneld te stimuleren, en niet pas in 2030.

Er is nu een herbezinning nodig op de bestaande projecten. Bijvoorbeeld de verbreding van de A27 bij Amelisweerd moet direct van tafel.

Veel van de MIRT-projecten zijn nog niet juridisch bindend en kunnen worden teruggedraaid. Graag ontvang ik van de minister een overzicht van de MIRT-projecten die nog niet juridisch bindend zijn, maar nog slechts bestuurlijke afspraken zijn.

Uit het vandaag verschenen rapport The Lancet Countdown 2018 blijkt dat fijnstof in Nederland jaarlijks leidt tot 8.000 doden en dat klimaatverandering, zowel nu als in de toekomst, leidt tot een onaanvaardbaar risico voor de gezondheid. Deze week liet de VN weten dat de klimaatinzet verviervoudigd moet worden, willen wij die 1,5°C halen. Ook daarom moeten MIRT-projecten dringen anders geprioriteerd worden. Zo moet de verbreding van de A27 van tafel. De omvorming van het Infrastructuurfonds naar een Mobiliteitsfonds biedt kansen voor herprioritering, maar daarbinnen moet worden gestuurd. Is de minister bereid om de klimaatdoelen en de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie voor luchtkwaliteit binnen het Mobiliteitsfonds tot sturende voorwaarden te maken? Graag een reactie.

Voorzitter. Voor meer asfalt, meer vervuilende industrie en meer megastallen wordt iedere keer een nieuw stukje natuur opgeofferd. Want natuur brengt ogenschijnlijk niet direct geld in de staatskas. Zelfs als de natuur er dusdanig slecht voorstaat en de EU ons hiervoor op de vingers tikt, weet het kabinet een uitweg te vinden via de Programmatische Aanpak Stikstof. De PAS bood de facto een dekmantel om natuurvervuiling onverminderd door te laten gaan. Deze maand stelde het Europese Hof dat de PAS juridisch onhoudbaar is. Dit vraagt om een halt op verdere asfaltering en de bouw van megastallen in de buurt van natuurgebieden, net als op het terugdraaien van de snelheid van 130 km/u. Maar de minister heeft laten weten dat zij het stikstofarrest naast zich neerlegt. Zo gaat de voorbereiding voor de verbreding van de A27 gewoon door. De minister houdt vast aan het sprookje dat meer asfalt files oplost zonder achteruitgang van de natuur. Leg een weg aan door een natuurgebied en je hebt twee natuurgebieden, lijkt de liberale logica van het kabinet. De Partij voor de Dieren vindt dit onverantwoord en vraagt de minister het arrest van het Hof zeer serieus te nemen door een pas op de plaats te maken.

Het kabinet legt niet alleen het arrest van het Europese Hof naast zich neer, maar negeert ook de groeiende roep om de invoering van rekeningrijden. Enerzijds wil het groenste kabinet ooit geen verantwoordelijkheid nemen voor het klimaat en laat het dat punt over aan de sector aan de Mobiliteitstafel. Maar als er dan eindelijk na veel gepolder overeenstemming is over een maatregel, in dit geval rekeningrijden, dan heeft de minister daar geen trek in. Dat vraagt om uitleg, maar het vraagt vooral om herbezinning. We stevenen af op 2,5°C tot 4°C opwarming van de aarde. Is de minister bereid in dat kader rekeningrijden alsnog als serieuze optie te onderzoeken?

Tot zover. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Schonis van D66.

De heer **Schonis** (D66):

Voorzitter. Wat D66 wil is, is dat wij snel, comfortabel, schoon en veilig van A naar B kunnen gaan. Wat ons betreft zijn er daarbij geen heilige koeien en is de keuze voor het vervoersmiddel aan ieder voor zich. Zo pak je de ene keer de fiets, de andere keer de trein en misschien een keer een elektrische deelauto. We praten vandaag over het MIRT en ook ik zal mijn bijdrage leveren aan het wegnummerbingo, zodat iedereen in de zaal straks zijn kaart netjes vol kan maken.

Het MIRT kent een R en die staat voor "ruimte". En wie "ruimte" zegt, zegt "woningbouwopgave". Een aantal andere sprekers hebben het daar ook over gehad. Vorige week hebben de bewindspersonen gesprekken gevoerd met de regio's. Daar zijn concrete projecten en toezeggingen uitgekomen. Naast de bewindspersonen van Infrastructuur en Waterstaat schoof ook de minister van BZK aan. D66 vindt het erg van belang om de woningbouwopgave te koppelen aan de mobiliteitsopgave. De woningbouwopgave is groot, maar hoeft wat D66 betreft niet automatisch te leiden tot het vergroten van de mobiliteitsopgave. De woningbouwopgave en de bereikbaarheid van woongebieden moeten wel hoog op de agenda blijven staan. Infra en wonen kunnen niet los van elkaar worden gezien. We roepen de betrokken ministers dan ook op zo integraal mogelijk te blijven denken. Mijn eerste vraag aan de minister: op welke wijze wordt de woningbouwopgave medebepalend voor het verder uitrollen van grote infrastructurele projecten die nog niet in het MIRT zijn opgenomen?

Dan begin ik bij de fiets. Ik dacht: laat ik nou niet al die wegnummers afgaan, maar gewoon met vervoersmiddelen beginnen en dan eerst de fiets. De fiets is bij uitstek een goedkoop, duurzaam en goed alternatief voor de auto. De helft van de autoritjes bestaan hooguit uit een afstand van 7,5 kilometer. Zo'n ritje is prima met de fiets te doen. Dat is een stuk goedkoper en het is nog eens gezond ook. Voor een woon-werkafstand van ongeveer 15 kilometer zou je prima de elektrische fiets kunnen gebruiken. Heerlijk, als je lekker kunt doorfietsen van je werk terug naar huis. De fietspaden van nu zijn echter berekend op de oude vertrouwde fiets, zoals opoe die nog had — we noemen het niet voor niets de omafiets — maar wel met bijbehorende omasnelheid. Inmiddels zien we het aantal speed pedelecs, snorscooters en elektrische fietsen toenemen. Hoe zit het met de aanpak van fietspaden? D66 kijkt uit naar meer snelfietspaden en vooral ook bredere fietspaden. De verkeersveiligheid staat immers onder druk nu meer fietsverkeer met wisselende snelheden van hetzelfde ouderwetse fietspad gebruik moet maken.

Dan kom ik bij de fietsenstallingen op het station. De fiets is namelijk bij uitstek het vervoermiddel om je eerst naar het station te begeven als je vandaar met het openbaar vervoer verder wilt gaan. Dan wil je wel dat er voldoende ruimte is om je fiets te stallen en dat dat op een veilige manier gebeurt. Afgelopen jaar is er een motie-Jetten aangenomen waarin wordt gevraagd om zo veel mogelijk rekening te houden bij de aanleg van nieuwe fietsenstallingen met elektrische fietsen. We zijn heel benieuwd hoe de fietsinvesteringen op dit punt worden uitgevoerd.

Dan ben ik toch op het station, dus dan kom je automatisch bij het spoor en bij het openbaar vervoer. Spoorwegen en hoogwaardig ov zijn wat D66 betreft goede middelen om stedelijke gebieden met elkaar te kunnen verbinden. Het gaat goed met de ontwikkelingen op het spoor. Tracé Utrecht-Woerden wordt voorzien van vier sporen, er rijdt iedere tien minuten een trein tussen Eindhoven en Amsterdam en de Noord/Zuidlijn in Amsterdam is dit jaar eindelijk in gebruik genomen. Over de Noord/Zuidlijn: hoe staat de staatssecretaris ertegenover om die te verlengen naar bijvoorbeeld Schiphol als ov-

hub, een belangrijke treinverbinding voor de rest van Nederland?

En dan natuurlijk het extra geld voor de aanpak van overwegen. Een compliment aan onze staatssecretaris dat hier nu zo veel aandacht voor is. Ook op internationaal gebied zijn er mooie plannen om de trein een volwaardig concurrent te laten zijn van het vliegtuig, bijvoorbeeld met het toekomstige tracé Eindhoven-Düsseldorf. Ook zijn er plannen voor nieuwe verbindingen met Noordrijn-Westfalen. Kan de staatssecretaris ons meer vertellen over hoe de overleggen met de Duitsers hierover verlopen?

Dan het Sciencepark in Utrecht, dat hiervoor al een paar keer ter sprake is gekomen. Utrecht Sciencepark groeit als kool, maar de bereikbaarheid ervan blijft helaas achter. Ik ken de problematiek uit eigen hand, want tot vorig jaar verzorgde ik ieder jaar een lezing op het Sciencepark van de universiteit van Utrecht. Het was een hell of a job om daarheen te komen en nog langer om weer terug te komen. Ik ben heel blij dat er nu investeringen worden gedaan in de zogenaamde quick wins om de bereikbaarheid ervan met het openbaar vervoer te verbeteren.

Dan de Binckhorst. Het is hiervoor ook al een paar keer genoemd. Wellicht is er nu nog geen geld voor een lightrail, maar er wordt extra geld vrijgemaakt om een hoogwaardige ov-verbinding te realiseren. In ieder geval moet de woningbouw tegelijkertijd oplopen met een goede bereikbaarheid via het ov.

Innovaties. Waterstof is wellicht een belangrijke energiebron voor de toekomst. Zeker als er nog geen elektrische bovenleiding is, zou je dat heel goed op de treinen kunnen inzetten. Hoe staat het met het experiment voor de waterstoffrein in Groningen?

Verder met duurzaam vervoer. Er zijn heel veel stations in dit land. Een mooi voorbeeld is recent station Zwolle, waar 1.068 zonnepanelen op het dak zijn geplaatst. In Eindhoven en Rotterdam en hier in Den Haag zijn ook dat soort initiatieven ondernomen. Het is een groot succes en eigenlijk is het heel gek dat wij zonopwekking op dit soort ov-knooppunten niet standaard voorschrijven. Zijn de minister en staatssecretaris bereid erover na te denken om energieopwekking door middel van zonne-energie als standaarditem mee te nemen bij de bouw van nieuwe stations?

Dan zijn er nog wat innovaties te melden op het gebied van trillingen en geluid op het spoor. Hoe succesvol zijn deze innovaties en wanneer kunnen we een verdere uitrol op het spoor verwachten?

Dan nog twee trajecten. Het spoor wordt drukker, en een daarvan is Zwolle-Enschede, hiervoor ook al een keer genoemd. Het is nu nog grotendeels een enkelspoor, waardoor de uitbreiding van het aantal treinen en vooral van snellere treinen wordt beperkt. Is hier aandacht voor en zijn er plannen om dit spoor op korte termijn zo snel mogelijk te verdubbelen?

Dan de verbinding met Noord-Nederland. Vanaf Den Haag is het op dit moment een reis van ongeveer 240 minuten om Leeuwarden of Groningen te bereiken. Wat kan de staatssecretaris ons vertellen over de mogelijkheden om die reistijd nog wat te verkorten? Is daarbij een extra IC-stop in bijvoorbeeld Harderwijk bespreekbaar?

In ieder geval ligt er al met al een mooi pakket in het MIRT waar het gaat om spoor en spoorbereikbaarheid. Ik heb er afgelopen maandag bij een werkbezoek aan ProRail en

NS aandacht aan kunnen besteden en het was heel mooi om te zien hoe trots mensen zijn bij het spoor. Een mooi bedrijf om bij te werken.

Dan gaan we over naar de weg, en komen we onvermijdelijk op het anders bekijken van mobiliteit en met name naar de beprijzing daarvan. Zoals de discussies hiervoor al hebben laten zien, zijn wij een groot voorstander van een andere manier van beprijzen. En ook de klimaattafel ziet dat zo in, dat hebben we net ook al besproken. Wij kijken dus erg uit naar de pilots in het regeerakkoord en we horen heel graag van de minister hoe het daarmee staat en welke stappen zij onderneemt om die pilots zo snel mogelijk uit te rollen.

We komen ook nog uitgebreid te spreken over de vrachtwagenheffing. Die moeten we verstandig en in overleg met de sector invoeren. Maar we hoeven ons niet onnodig te laten afremmen door een ingewikkeld wetgevingstraject. Ook daar willen wij zo snel mogelijk met elkaar over in gesprek.

De **voorzitter**:

Er is een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wij kijken ook uit naar die pilots. Zijn rekeningrijden en spitsheffing — betalen naar gebruik dus — wat D66 betreft onderdeel van die pilots?

De heer **Schonis** (D66):

Wat ons betreft wel, maar goed, in het regeerakkoord is nadrukkelijk afgesproken dat we het niet over het r-woord hebben. Dat zal ik hier dus ook niet herhalen. Maar u noemde net Utrecht. In die stad zou je een zogeheten Congestion Charge kunnen invoeren, zoals die in Londen ook is ingevoerd. Je zou kunnen bekijken, ook al doe je dat maar met fictieve bedragen, hoe zo'n systeem zou kunnen werken. Dat kan een suggestie zijn. Ik ben ook heel benieuwd hoe de minister dat ziet.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind het goed om te horen dat die pilots wat D66 betreft bijvoorbeeld ook een Congestion Charge zouden omvatten. Dat is echt een vorm van rekeningrijden. Toch bevreemdt het mij dan dat ik geen steun mocht ontvangen van D66 toen ik eerder een motie indiende die expliciet vroeg om rekeningrijden en betalen naar gebruik niet uit te sluiten van die pilots. Ik hoop dus dat dat in de toekomst anders is.

De heer **Schonis** (D66):

Hoop doet leven. Dit is geloof ik mijn zevende week als Kamerlid, dus ik was daar niet bij betrokken, mevrouw Kröger. Vergeeft u mijn nieuwigheid. In elk geval zetten wij nu in op de pilots. Ik kijk erg uit naar waar de minister mee komt.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Ik begrijp dat er een taboe ligt op het r-woord. Dat dogma verhoudt zich volgens mij niet goed met een liberale partij, maar dat terzijde. Stel nu dat er van de mobiliteitstafel een breed gedragen voorstel of advies komt om mobiliteit toch anders te gaan beprijzen. Stel u nou voor dat dat woord met een r begint. Als er zo'n voorstel uit komt, zegt D66 dan: ja, wij hebben duurzaamheidsambities en we hebben het hele maatschappelijke middenveld ingeschakeld om daar vorm aan te geven, we zijn bereid om dat te omarmen?

De heer **Schonis** (D66):

Ik ben daar eerder al duidelijk over geweest: ja, uiteraard zijn we daartoe bereid, maar dat zal nog niet in deze regeerperiode worden ingevoerd. Dat is ook duidelijk, want dat was nou eenmaal de afspraak. Maar in die pilots kun je juist kijken hoe je dit kan doen. Je kunt bijvoorbeeld ook eens zeggen dat je 1.000 weggebruikers een kastje meegeeft — ik noem maar even wat — en met fictieve bedragen gaat werken. En dan maar kijken wat dat doet. Dat is ook een pilot.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Niet invoeren, zegt de heer Schonis. Kijk, zo'n systeem heeft ook wat voorbereidingstijd nodig. Is D66 bereid om alles klaar te zetten, zodat er alleen maar een knop omgedraaid hoeft te worden om een systeem van anders beprijsen in te voeren, zodra er een andere regering is?

De heer **Schonis** (D66):

Ik weet niet hoe dat technisch werkt met een knop, maar het antwoord is ...

De heer **Moorlag** (PvdA):

Net zoals een lichtsakelaar.

De heer **Schonis** (D66):

Ik weet niet of dat in iedere auto zo snel is ingebouwd, meneer Moorlag. Maar wat ons betreft is het antwoord ja. Daarom willen wij juist ook die pilots.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog?

De heer **Schonis** (D66):

Prima.

Meneer Moorlag, ik blijf even bij u. Het is eigenlijk wel toevallig dat u mij net interrompeert. U had net een nogal wild idee om alle fietspaden te overkappen met zonnepanelen. Op zichzelf is dat een sympathiek idee. Wij willen kijken naar hoe je warmte kan winnen onder het asfalt. Je kunt er namelijk niet alleen over rijden, maar je kunt er ook warmte uit winnen. Er is nu een pilotproject in Heerhugowaard. Daar is een weg met dat systeem aangelegd. Wij zijn zeer benieuwd of de minister ervoor openstaat om dit soort innovatieve, nieuwe ontwikkelingen te betrekken bij meer infraprojecten, zeker als stedelijke gebieden dichtbij liggen. Op die manier kan in een deel van de warmtevraag worden voorzien.

En daar komen ze. Eerst de marsroute naar de N35. Die blijft natuurlijk een punt van zorg; de heer Von Martels noemde dat net ook al. Het is de NASA onlangs gelukt om een nieuwe robot op Mars te laten landen. Dan is het toch fantastisch dat tijdens het MIRT-overleg ook een marsroute voor de N35 is ontdekt. Wij zijn dan ook heel blij dat het gesprek hierover verdergaat. We zullen het initiatief van het CDA op dit punt verder steunen.

Ik kom op de A67. Die is ook al een paar keer eerder genoemd. De verkeersveiligheid speelt daar met name. Er wordt nu een deel van het wegtracé verbreed en een deel nog niet. Hoe kunnen we de verkeersveiligheid op het tracé Asten-Helmond verbeteren? Dat

is een notoir gevaarlijk stuk snelweg en er gebeuren daar veel ongelukken. Is de minister bereid om enkele quick wins, dus snelle maatregelen, door te voeren, bijvoorbeeld door het verlagen van de maximum snelheid op het stuk dat niet op korte termijn verbreed zal worden?

Dan de PAS. We krijgen volgend jaar natuurlijk te maken met de brexit. Mijn buurvrouw heeft al aangekondigd dat wij ook lijken af te stevenen op een PASxit. Ik denk ook dat het Europese Hof zeer kritisch is geweest over het functioneren van de PAS. Dat geldt niet alleen voor veehouderijen, ook auto's stoten stikstof uit. Een behoorlijk aantal tracébesluiten is op dit moment onder de rechter. De Raad van State heeft niet voor niets vragen gesteld aan het Europese Hof. Hoe moeten we hiermee verder? Heeft de minister hier een plan B? Want op het moment dat de PAS geen soelaas meer kan bieden, zullen we toch wat moeten. Ik ben heel benieuwd of de minister zich daarop al heeft voorbereid en of daarbij ook lokale alternatieven overwogen kunnen worden, zoals bij de A27.

De voorzitter:

Ik heb daarover zelf een vraag aan u, als dat mag. De PAS heeft impact, maar ik heb gehoord dat zelfs als je alle koeien het land uit doet, die waarden nog niet worden gehaald. De PAS zegt ook iets over nieuwe projecten, maar houdt geen rekening met bestaande projecten. Zo'n doortrekking van de A15 bijvoorbeeld, verlicht in andere gebieden natuurlijk enorm de uitstoot, omdat je niet meer over de Arnhemse Pleijroute hoeft te rijden, maar je direct kunt doorsteken. Deelt D66 de mening dat de PAS eigenlijk een raar instrument is en dat we Nederland niet op slot moeten laten zetten door zo'n PAS?

De heer Schonis (D66):

De PAS is moeilijk uit te leggen. Ik ben zelf jurist van huis uit, maar ik kan daar een aardige boom over opzetten. De PAS is tot op heden niet de meest goede manier gebleken om het stikstofprobleem aan te pakken. Dat is correct. Er zitten inderdaad verrekeningen in tussen ontwikkelingen en technologische ontwikkelingen, zoals het schoner worden van auto's, maar zelfs dat blijkt niet voldoende op te tellen. Op zichzelf wordt de programmatische aanpak onderschreven, ook juridisch, alleen de manier van invullen en toedelen van ruimte blijkt toch problematisch te zijn.

De voorzitter:

Deelt u de mening dat we toe moeten naar een nieuwe situatie, maar dat we ons niet kunnen veroorloven om Nederland op slot te zetten en dat we wel door moeten kunnen gaan?

De heer Schonis (D66):

We kunnen ons niets veroorloven als het gaat om het op slot zetten van Nederland. Het probleem is alleen dat dat automatisch gebeurt als de PAS wegvalt, omdat wij het zelf zo juridisch ingestoken hebben, met de doelen uit Natura 2000 en de Vogel- en Habitatrichtlijn. Op het moment dat wij geen PAS hebben, zullen wij op sommige onderdelen tegen beperkingen aanlopen.

De voorzitter:

Gaat u door.

De heer Schonis (D66):

Ik was bij de A27. Dan zit je bij Utrecht, de draaischijf van Nederland. Het is heel goed dat we in het regeerakkoord hebben afgesproken om de Noordelijke Randweg, de NRU, aan te pakken. Daarvoor is al geld gereserveerd in het MIRT. We gaan de doorstroming verbeteren en dat komt niet alleen Utrecht, maar heel Nederland ten goede. We zijn heel blij dat door een extra investering in leefbaarheid, de delen die grenzen aan de NRU qua leefbaarheid met die ondertunneling ook verbeterd zullen worden. We komen daarover later nog met een amendement.

Dan was ik als Zeeuw blij om te horen dat Terneuzen een paar keer voorbijkwam; dat hoor je ook niet iedere dag. In de regio speelt nog een ander groot MIRT-project, het Volkerak-Zoommeer, dat op de grens ligt van Zuid-Holland, Brabant en Zeeland. Dat heeft jarenlang een groot blauwalgprobleem gekend. Het is ook geadresseerd in de Rijksstructuurvisie Grevelingen, maar er heeft nooit geld tegenover gestaan. Wat is daar gebeurd? De afgelopen jaren is de ecologische waarde ontzettend verbeterd. Er broeden inmiddels zeearenden en kraanvogels. De blauwalgproblematiek lijkt als vanzelf min of meer beëindigd te zijn. Het is nog niet helemaal over, met name de invoer van nutriënten vanuit Brabant is nog steeds een aandachtspunt. Veel organisaties — natuurorganisaties, landbouworganisaties, de recreatiesector en de provincie Brabant — stellen zichzelf de vraag: moeten we dit nog wel willen verzilten? Op dit moment zijn er heel hoge natuurwaarden die niet beschermd worden omdat het aanwijzingsbesluit is blijven hangen op wel of geen verzilting. Dat besluit wordt iedere keer vooruitgeschoven. Is de minister bereid, omdat er grote vraagtekens zijn over de verzilting, met name ook na het droge jaar voor de landbouwsector, om te kijken of we niet tot een heroverweging kunnen komen? Is zij bereid om, in overleg met de regio en alle betrokken sectoren, te kijken of we niet tot verzilting moeten overgaan maar op een andere manier het Volkerak-Zoommeersysteem gezond moeten blijven maken?

Dan tot slot het Mobiliteitsfonds. We hebben nu nog een MIRT, maar we willen eigenlijk toe naar een systeem van een Mobiliteitsfonds, waarbij je niet voor tien of twintig jaar geld vastzet voor allerlei projecten, maar waarbij je kijkt, of het nu een weg- of waterproject is, hoe het mobiliteitsprobleem het beste aangepakt kan worden. Wat ons betreft horen daar zeker ook parameters bij als: een goede prijs per kilometer, reizigerstevredenheid, milieueffecten en mogelijkheden voor verduurzaming. Is de minister bereid om op korte termijn met concrete voorstellen daarvoor naar de Kamer te komen?

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Moorlag heeft nog een vraag voor u.

De heer Moorlag (PvdA):

Ik kom even terug op het spoorvervoer. Ik had zo gehoopt dat D66 als innovatieve partij... Zijn wij niet toe aan een echte systeemverandering bij het spoorvervoer? In mijn bijdrage heb ik gesproken over een goede aansluiting op het Europese hsl-netwerk. Je kunt wel menen dat je reistijden gaat versnellen — als ik nu over de nieuwe Hanzelijn met de trein naar Den Haag reis, ben ik vier minuten meer kwijt dan als ik over de Veluwe ga; naar Berlijn zeven uur — maar hoe denkt D66 over het zetten van stappen om Nederland beter aan te sluiten op het hogesnelheidsnetwerk in oostelijke en noordoostelijke richting?

De heer Schonis (D66):

Volgens mij heb ik daar in mijn bijdrage zojuist al iets over gezegd. Wij zijn juist

ontzettend blij dat er nu stappen worden gezet, in het bijzonder richting het oosten van het land en de aansluiting met Duitsland, met name Noordrijn-Westfalen en Eindhoven-Düsseldorf. De noordelijke lijn kan natuurlijk verder worden getrokken, maar ik hoor graag van de staatssecretaris welke mogelijkheden daar op korte termijn voor zijn.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Het is goed dat er stappen worden gezet om het bestaande systeem te optimaliseren. Er wordt ook wel gesproken over het bekorten van de reistijd naar Berlijn met een of twee uur, maar dan nog blijft er nog vijf uur over. Ziet D66 een echte sprong naar het hsl-netwerk als een goed alternatief voor het binnen-Europese luchtvaartverkeer en is D66 bereid om op dit punt stappen te zetten, ook in de wetenschap dat het wel tien tot vijftien jaar duurt om een dergelijke spoorlijn te realiseren?

De heer **Schonis** (D66):

Het antwoord op de eerste vraag is zonder meer ja, zoals ik in mijn bijdrage al heb aangegeven. Wij zien goede hsl-verbindingen in Europees verband juist als een goede concurrent en een goed alternatief voor korte vluchten. Daar moet je inderdaad in investeren, maar volgens mij gaan wij het daar volgende week verder over hebben. Dat zijn inderdaad projecten die vele jaren zullen duren, maar u zult ons daar zeker niet op uw pad vinden, meneer Moorlag.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan zijn wij aangekomen bij de heer Laçin van de Socialistische Partij.

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter. De dagen worden korter, het weer wordt kouder en de maan schijnt door de bomen. Niet alleen een tijd dat kinderen vol enthousiasme aan hun verlanglijstjes werken, maar ook een tijd dat bestuurders in het hele land hun verlanglijstjes en wensen naar de bewindslieden en de Kamerleden sturen. En dat is nodig. De files worden steeds langer en breder, de treinen zitten vaak bomvol en de mobiliteitsbehoefte wordt de komende jaren alsmaar groter. Deze behoefte vergt een brede analyse en maatwerk. Met de enorme bouwopgave die wij voor ons hebben, ben ik blij om te lezen dat ook deze bewindslieden daar oog voor hebben. Wij ons betreft gaan wij eerst bewegen en dan bouwen. Ik ben ook benieuwd hoe deze bewindslieden samenwerken met de minister van BZK op dit vlak. Kunnen zij daar straks iets meer over vertellen?

Mijn buurman sloot af met het Mobiliteitsfonds; ik begin ermee. Wij hebben in de brief van 22 november kunnen lezen dat er op het ministerie nu vaart wordt gemaakt met de broodnodige verandering per 2030. Wat de SP betreft zou dit veel eerder mogen. Ik heb vaker uitgesproken dat de SP vindt dat wij nu al moeten kijken naar de mobiliteitsbehoefte zonder de beschikbare middelen vooraf al te scheiden in asfalt, spoor en waterwegen. Het is wat ons betreft echt een achterhaald idee dat we met meer asfalt het fileprobleem gaan oplossen. Meer openbaar vervoer, meer goederenvervoer via het spoor en onze waterwegen en meer aandacht voor de fiets zijn noodzakelijk. Dit kabinet investeert en maakt een deel van de bezuinigingen van eerdere kabinetten goed, maar wij zijn er nog lang niet.

In het eerste kwartaal van 2019 krijgen wij een brief met de contouren en de aanpak van de omvorming tot Mobiliteitsfonds. Kunnen de bewindslieden met dat vooruitzicht nu al een traject, een tijdpad schetsen? Er wordt een wetswijziging voorbereid. Mag ik er dus van uitgaan dat wij nog deze kabinetsperiode de eerste stappen van het

wetgevingstraject met de Kamer gaan doorlopen? En zo ja, wanneer ongeveer? Ik kan hier nog een heleboel vragen over stellen, maar die spaar ik op voor het debat over het Mobiliteitsfonds, als dat er komt.

Ik stap over naar de projecten waarvoor mijn partij aandacht wil vragen. Dat zijn niet allemaal "aatjes" en "ennetjes", dus dat is misschien een geruststelling vooraf. Om te beginnen met Utrecht, een van de snelst groeiende regio's van Nederland. Een groei die de komende jaren gaat doorzetten. De NMCA laat zien dat er, in welk scenario dan ook, fors geïnvesteerd moet worden om de bereikbaarheid van Utrecht en dus Nederland in beweging te houden. Er gaat 15 miljoen vanuit het Rijk naar de regio. De stad en de provincie leggen ook ieder 15 miljoen bij, zodat we nu kunnen werken met 45 miljoen. Maar dit is nog maar een fractie van het totale noodzakelijke budget van 550 miljoen voor de aanpak van de regio Utrecht, dat uit de preverkenning naar voren is gekomen. Mijn indruk tot nu toe is dat er nog niet heel veel vaart zit achter de belofte in het regeerakkoord dat het landelijk knooppunt Utrecht ontlast moet worden. Wat vinden de bewindspersonen hiervan?

Als ik kijk naar de druk op de woningmarkt in die regio is de tijd van her en der lappen echt voorbij. Ik verzoek de staatssecretaris met klem om de verkenning, die een preverkenning is geworden, alsnog snel om te zetten in concrete plannen. Kan zij aangeven wanneer we als Kamer aanvullende plannen voor de regio mogen verwachten?

Voorzitter. Ik blijf nog even in Utrecht, bij de verbreding van de ring Utrecht A27/A12 van twee keer vijf naar twee keer zeven rijbanen. Dit is al eerder genoemd door GroenLinks en de Partij voor de Dieren. We hebben afgelopen dinsdag kaarten in ontvangst genomen van bezorgde inwoners van Utrecht en omgeving. Zij willen niet dat de luchtkwaliteit en het klimaat lijden onder meer asfalt en vragen ons om naar alternatieven te kijken zodat ook honderden bomen niet gekapt hoeven te worden. Een terechte oproep. Ook wij willen niet dat mensen straks in een even lange en ook nog eens bredere file gaan staan ten koste van onder andere de luchtkwaliteit. We willen ook niet dat er nu stappen worden genomen die straks in strijd kunnen zijn met het in de eerste helft van 2019 verwachte oordeel van de Raad van State over de programmatische aanpak van stikstof, de PAS, die al eerder is genoemd. We hebben gisteren kunnen lezen dat het tracébesluit medio 2019 onherroepelijk wordt. Is het niet verstandig om te wachten op het oordeel van de Raad van de State voor er verdere stappen worden genomen in dit project? Wat doet de minister samen met de staatssecretaris om ervoor te zorgen dat de luchtkwaliteit in Utrecht niet slechter, maar juist beter wordt? Welke alternatieven zien zij, anders dan een megasnelweg van 14 rijbanen? Ook GroenLinks zei het net al: nieuwe infraprojecten kunnen door de PAS de pas afgesneden worden. Heeft de minister voor ogen voor welke andere projecten de uitspraak van het Europese Hof en straks het oordeel van de Raad van State een sta in de weg kunnen zijn en hoe gaat zij daarmee om? Welke stappen worden ondernomen om dat in kaart te brengen?

Dan toch de A8, dwars door Koog aan de Zaan. Nadat bewoners in eerste instantie blij waren dat ze extra stil asfalt zouden krijgen, kregen ze een paar dagen later een mailtje van Rijkswaterstaat dat het toch regulier asfalt wordt. Daar zijn hele ingewikkelde afkortingen voor die ik nu niet ga noemen. Dit werd door omwonenden niet alleen als erg zuur ervaren, maar vooral als de bekende riedel. In de afgelopen jaren zijn zij keer op keer teleurgesteld door Rijkswaterstaat. Is de minister zelf al eens in Koog aan de Zaan

geweest, zodat zij de situatie daar met eigen ogen heeft kunnen zien? Ik ben daar namelijk wel geweest en het is best schrijnend. Is zij het met de SP eens dat wanneer een snelweg op deze manier dwars door de stad heen raast, er alles aan gedaan moet worden om overlast door de weg tot een minimum te beperken? Gaat zij zich alsnog hard maken voor extra stil asfalt, geluidschermen die bescherming bieden voor de omwonenden en eindelijk een oplossing voor de problemen met de klappende brug?

Voorzitter. We gaan naar de ringweg zuid bij Groningen. De laatste stand van zaken is dat eind december de commissie-Hertog met haar advies gaat komen en dat Rijkswaterstaat al de optie boven de markt laat hangen om de stekker uit het hele project te trekken. Kan de minister aangeven wat zij hier aan het doen is? Het is niet te bedenken dat we hier al jaren vertraging hebben opgelopen en dat dit proces niet echt fatsoenlijk verloopt voor de inwoners van Groningen. Het is gedecentraliseerd geld, maar het blijft wel het hoofdwegennet. Wat is de rol van de minister in dit project en hoe gaat zij dit rechtekken?

Dan de sluis bij Kornwerderzand, die ook door andere partijen is genoemd. Vorig jaar is de motie aangenomen van mevrouw Van der Graaf, waar ook mijn naam onder staat. De motie roept op om hier vaart achter te zetten. Een paar maanden geleden is er door de ondernemers achter de sluis een bidbook voor de verbreding van die sluis aan de minister aangeboden. Kan de minister vertellen hoe het daarmee staat? Want de goede bereikbaarheid van bedrijven die achter de sluis zitten, is ook van belang voor de werkgelegenheid in die regio.

Voorzitter. Sowieso is goede bereikbaarheid via het water van groot belang voor werkgelegenheid en bereikbaarheid van en in Nederland. Daar zijn kosten aan verbonden. Als we die kosten niet maken, lopen we het risico dat de vracht zich verplaatst van onze wateren naar de weg. En die weg staat ook vol, hebben we met z'n allen al kunnen concluderen. Het verbaast ons daarom dat de bedientijden van de bruggen over de Oude IJssel vanaf 1 januari fors ingeperkt gaan worden. De vracht wordt daar minder, maar er blijft wel vracht doorheen gaan. Schippers moeten straks twaalf uur van tevoren aangeven wanneer ze willen passeren en daar €100 voor betalen. Zij vinden die €100 redelijk, maar hoe gaan we straks om met uitzonderingen: als het regent en schippers spullen moeten laden of lossen die niet natgeregend mogen worden, als een kraan een probleem heeft of als er op de vaarwegen wat gebeurt? Ik ben benieuwd naar de antwoorden, want ik vind dat we moeten kijken naar de uitzonderingen voor de schippers die wel blijven varen en gebruikmaken van onze waterwegen.

Tot slot een aantal punten over het spoor en het ov. Het Kamperlijntje is met dertien kilometer de kortste spoorlijn van Nederland. Door een dramatisch verlopen vernieuwing van de lijn wordt station Stadshagen nog steeds niet gebruikt en wordt er met een snelheid van 100 km/u voorbijgereden, omdat de ondergrond niet stevig genoeg is voor treinen die 140 km/u rijden. Ondertussen ruziën de gemeenten, de provincie en ProRail over hoe hier nu verder mee moet worden gegaan. De eerste voorzichtige schattingen voor een echte aanpak gaan richting de 100 miljoen. Kan de staatssecretaris vertellen wat zij doet om dit proces zo snel mogelijk vlot te trekken? Ik kan me niet voorstellen dat zij aan de kant staat en toekijkt hoe dit drama alleen maar erger en erger wordt. Dit terwijl Stadshagen steeds groter wordt en er steeds meer mensen gaan wonen. Eerst bewegen en dan bouwen gaat voor Stadshagen helaas niet op. De bereikbaarheid van het noorden via het spoor is nu heel erg afhankelijk van Zwolle. Als er problemen in

Zwolle zijn, is het noorden nagenoeg onbereikbaar. Dit moet wat ons betreft echt anders. Hoe gaan we ervoor zorgen dat meerdere lijnen naar het noorden gerealiseerd kunnen worden, zodat de bereikbaarheid daar verbeterd en Zwolle ontlast wordt? NS heeft plannen om vanuit Amsterdam met 200 km/u naar Groningen te rijden. Wij zijn benieuwd hoe die een vervolg krijgen en wat ze gaan opleveren.

Tot slot het traject Breda-Utrecht. GroenLinks noemde het ook al. Spoor blijkt heel duur te zijn. Er is nu een Interliner van Breda naar Utrecht, maar die doet er zowat anderhalf uur over. Ziet de staatssecretaris samen met de minister mogelijkheden om sneller hoogwaardig openbaar vervoer te realiseren voor dat traject, dat toch een belangrijk traject is?

Dan echt het laatste punt. Over ERTMS komen we volgende week ook te spreken. Wij pleiten voor internationale spoorverbindingen, ook als alternatief voor de luchtvaart binnen Europa. Ons bereiken signalen dat de ERTMS-systemen die wij nu binnen Nederland gebruiken al niet op elkaar aansluiten. Wij maken ons daar grote zorgen over, omdat het kostenplaatje van ERTMS enorm is. Hoe kunnen we dat verbeteren zodat we in Nederland al geen problemen krijgen met ERTMS? Hoe sluiten we straks aan op Duitsland en België en hoe gaan we dat op elkaar inpassen? Graag nu een reactie, maar volgende week praten we er zeker over door.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Stoffer namens de Staatkundig Gereformeerde Partij.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. Je betaalt een hoop autobelasting en toch sta je steeds vaker in de file. De investeringen in het wegennet kunnen de groei niet bijbenen. Om dit recht te zetten, zullen we budgetneutraal — de auto mag geen melkkoe worden — toe moeten naar een vorm van betaling naar gebruik. De ANWB is voor, maar de minister en de coalitie nog niet. Ik snap dat er nu geen wet over rekeningrijden komt. Ik durf dat woord best te noemen, maar doe dat ook iets makkelijker, denk ik. Maar, zou ik zeggen, laat het denken niet stilstaan. Onze suggestie is om een paar scenario's in beeld te brengen en ze te laten doorrekenen, ook wat betreft de effecten op de filedruk.

In het voorjaar start de MIRT-verkenning voor de aansluiting A1/A30 bij Barneveld. Er komt extra geld. Heel goed. Uit het regionale MIRT-onderzoek bleek dat ook de verbreding van de A1 richting Apeldoorn nodig is. Staan alle opties wat dat betreft op de agenda?

De minister gaat in gesprek met Overijssel over de aanpak van de N35. Dat is een goede zaak. Een deel wordt een vierbaans autoweg, maar er blijven enkele zwakke schakels over, zoals het doorkruisen van het dorp Mariënheem. Wat ons betreft: laat dat gesprek niet vrijblijvend zijn!

Dan ga ik naar Nijmegen, want binnenkort start de aanbesteding voor de ViA15. De regio pleit voor verbreding van afslag 38 bij Elst/Nijmegen, omdat hier nieuwe bedrijventerreinen komen. De regio wil hier ook in investeren. Pakt de minister deze handschoen op?

Er werd zojuist door de SP al aan gerefereerd en ik schat in dat de ChristenUnie, waar ik de microfoon mee deel, dat zo dadelijk ook zal doen. Wanneer wordt de sluis bij Kornwerderzand verbreed? De regio wil 70 miljoen euro investeren en de verbreding zorgt voor werkgelegenheid en bedrijvigheid buiten de Randstad. Er resteert nog een gat van tientallen miljoenen euro's, met name omdat Rijkswaterstaat twee los beweegbare bruggen wil in plaats van een. Is dat per se nodig? Er is afgesproken om te kijken of de regio-envelop benut kan worden middels een aanvraag in de derde tranche. Duidelijkheid hierover zal nog wel zo'n twee jaar duren. Dit kan wat ons betreft niet waar zijn. Dat moet eerder. Drie provincies willen ervoor gaan. Als het kabinet dat wil, kan het de regiopot benutten. Ik vraag de minister en haar collega van LNV om op korte termijn een knoop door te hakken.

Dan het hoofdvaarwegennet, waaraan ook al eerder is gerefereerd. We willen met z'n allen een modal shift: meer goederenvervoer van de weg naar het water. Maar is in de praktijk niet sprake van een omgekeerde modal shift, door achterstallig onderhoud bij het hoofdvaarwegennet ter waarde van zo'n 40 miljoen euro, door uitstel van renovatie van de storingsgevoelige Krammersluis, door filevorming bij de sluis van Grave en de Volkeraksluis en door de harde laag bij Nijmegen? Weegt het belang van de modal shift bij investeringen in het vaarwegennet wel voldoende mee? Heel graag actie daarop.

Dan het spoor en de financiering van het regionale spoor. De provincie Gelderland trok aan de bel over het feit dat de provincie moet opdraaien voor de kosten van toekomstig onderhoud en de vervanging van regionaal spoor. In casu gaat het om verlenging van een paar Valleilijnstations zodat met langere treinen gereden kan worden. Maar ook andere provincies hikken aan tegen de risico's die ze op hun bordje geschoven krijgen, terwijl ze de spoorinfrastructuur niet zelf aan mogen leggen. Neem dit signaal serieus! Regionaal spoor hoort er wat ons betreft helemaal bij. Waarom schuift Rijkswaterstaat dergelijke risico's niet af en ProRail wel?

Dan de intercitystops in kleinere steden. Het is tijd dat de intercity's gaan stoppen in Harderwijk, een stad met bijna 50.000 inwoners. De NS en de staatssecretaris willen geen reistijdverlies voor andere reizigers. Ik snap dat, maar wij denken dat dit verlies wel heel erg beperkt is. Provincies hikken aan tegen de investeringskosten voor een alternatief: een keerspoor ten behoeve van het verlengen van de intercityverbinding Den Haag-Amersfoort Schothorst. Ik vraag de staatssecretaris om intercitystops te bekijken en in overleg met de regio te bekijken hoe ze het beste zouden kunnen worden ingericht. Voor de Harderwijkers, maar ook voor Noord-Veluwe in brede zin, betekent dat heel veel. De drukke A28 wordt verder ontlast en, niet onbelangrijk, het is de oostelijke ov-poort voor het vliegveld Lelystad. Ik pleit ook voor het behoud van intercitystops in Ede-Wageningen, Veenendaal-De Klomp en Driebergen-Zeist, want ik begrijp dat ook hieraan getornd wordt. Ik doe hier een nadrukkelijke oproep: laat die kleine steden niet in de steek, want zij zijn de economische maar ook sociale motor van hele belangrijke regio's in ons land.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord ten slotte aan mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie.

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

Voorzitter. Onze manier van vervoer is aan het veranderen. De fiets is ineens een aantrekkelijk alternatief voor kortere afstanden en elektrische auto's worden mogelijk wel de norm. De manier waarop we mobiliteit gaan organiseren, moet daarom ook met de tijd meegaan. In de huidige NMCA wordt te veel vanuit een geïsoleerd knelpunt geredeneerd. Steeds maar meer asfalt zal het fileprobleem niet kunnen oplossen. De vraag van de ChristenUnie is dan ook: kunnen we modaliteiten niet beter op elkaar laten aansluiten en daarmee nu al gaan werken in aanloop naar het Mobiliteitsfonds, waarbij meer wordt aangesloten op de combinatie van slimme en duurzame mobiliteit? Ik vraag ook aandacht voor de huidige verouderde systematiek. Zijn de bewindspersonen bereid om te kijken naar vernieuwing van die systematiek? En, zo ja, wat zou daar het tijdpad bij zijn? Specifiek wil ik daar ook de fiets bij noemen. Het is goed dat er extra geld beschikbaar is voor stallingen en fietsroutes. Ook dat zou volgens de ChristenUnie een plek moeten krijgen in de nieuwe systematiek.

De heer **Von Martels** (CDA):

Vorig jaar heeft het CDA een motie ingediend om die systematiek te wijzigen en om ook veel meer de grensregio's daarbij te betrekken. Wat vraagt u nog meer dan de motie die vorig jaar door het CDA is ingediend ten aanzien van de methodiek NMCA?

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

Niet alleen het CDA heeft een motie ingediend. Ook de ChristenUnie heeft in september een motie ingediend om te kijken hoe we de regionale knelpunten beter in beeld kunnen krijgen. De systematiek brengt knelpunten naar voren, maar kent ook onvolkomenheden. Wij vinden het belangrijk om te kijken hoe we slimmer en duurzamer modaliteiten op elkaar kunnen laten aansluiten, maar ook om niet alleen te kijken vanuit het knelpunt van één weg. Ik heb eerder weleens het voorbeeld aangehaald van een vaarweg met een brug. Op het moment dat de brug openstaat, ontstaat daar een knelpunt. Dat soort knelpunten zie je echter niet terug in die systematiek. Daarom vraag ik de bewindslieden om daarop te reageren.

De **voorzitter**:

U vervolgt.

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

De ChristenUnie maakt zich erg veel zorgen over de verkeersveiligheid en de deelname van kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers en voetgangers. De verkeersveiligheid, bijvoorbeeld rondom scholen, moet worden verbeterd. Daarom dienen wij graag een amendement mede in om hiervoor extra geld vrij te maken. Vorig jaar zijn er veel moties aangenomen. Ik heb gezien dat de bewindspersonen daar heel voortvarend mee aan de slag zijn gegaan. Ook nu hebben ze goede afspraken gemaakt met de verschillende regio's. De ChristenUnie is heel erg blij met de inzet van de bewindslieden om onveilige spoorwegovergangen aan te pakken en te werken aan verbeteringen van internationale verbindingen. Ook het knooppunt A1/A30 bij Barneveld noem ik daarbij. Ook zijn wij er erg blij mee dat het MIRT-onderzoek over de A28 van Amersfoort nu helemaal tot aan Hoogeveen zal worden uitgevoerd. Op de N59 zijn recent weer ernstige ongelukken gebeurd. Kunnen we daar de maatregelen versnellen?

Dan de sluis bij Kornwerderzand. Het is goed dat Rijk en regio daarin nu samen optrekken. Daar is het afgelopen jaar heel hard aan gewerkt — dat is van belang voor de hele IJsselmeerregio, voor de economie en de werkgelegenheid — maar de

financiering is nog niet rond. Collega's vroegen daar ook naar. Is de minister bereid om in 2019 toe te werken naar een besluit over de realisatie en is zij bereid om het voortouw te nemen om, in goede samenwerking met de regio, op zoek te gaan naar financiering voor de resterende middelen?

Dan het spoor, de intercity's in Noord-Nederland. Het is belangrijk om andere regio's beter met de Randstad te verbinden. Onlangs meldde de NS testen te gaan doen met extra intercity's, bijvoorbeeld een extra spitsrein. De ChristenUnie ziet daar grote kansen, maar er moet wel voor worden gezorgd dat alle gemeenten worden meegenomen, zoals de gemeente Assen. Ziet de staatssecretaris kansen om vijftien minuten reistijdverkortung al op korte termijn te realiseren? Ziet zij kansen om in 2030 de reistijd een halfuur te verkorten en dit mee te nemen als prioriteit in het Toekomstbeeld OV?

Dan de Valleilijn. Hier zijn meer knelpunten en wensen aan de orde. De kwartierdienst stopt bij Barneveld, maar er ligt een wens om de lijn te verlengen tot Ede-Wageningen. Waarom is het onderzoek gestopt? Wil de staatssecretaris daar nog eens naar kijken? De Valleilijn zou ook kunnen aansluiten op de lijn naar Apeldoorn. Nu moeten reizigers eerst naar Amersfoort om vervolgens op hetzelfde spoor terug te gaan naar Apeldoorn. Graag een reactie van de staatssecretaris. Wil ze hiernaar kijken met de provincie en de gemeenten?

Ik sluit me aan bij de vragen die gesteld zijn over intercity's en ik wil daarbij specifiek Barneveld-Noord aanhalen.

Dan de spoorlijn Veendam-Stadskanaal. Dat is een oude spoorlijn die er al lang ligt. We zouden die graag willen reactiveren. Dat is een oproep vanuit de regio en de ChristenUnie ondersteunt die oproep. Er zijn nu goede afspraken met de regio gemaakt in het MIRT, maar hoe moeten we die afspraken nu precies begrijpen? Is het nu echt een gezamenlijke ambitie van Rijk en regio geworden om deze spoorlijn te realiseren?

Dan de wens uit de regio Overijssel, maar ook uit Drenthe en Groningen, om te kijken naar de Nedersaksenspoorlijn. Er komt een onderzoek. Is de staatssecretaris bereid om daarnaar te kijken?

Ik sluit me aan bij de opmerkingen die zijn gemaakt door de collega's over de bereikbaarheid van Utrecht en de vragen over de Noordelijke Randweg Utrecht. Twee extra tunnels zouden daar een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de leefbaarheid. Ziet de minister kans om daaraan bij te dragen? Ook sluit ik me aan bij de opmerkingen van collega's over de N35 en de N50 als het gaat om de aanpak van deze twee wegen in de regio. Ook sluit ik me aan bij de gemaakte opmerkingen over de A67.

Dan nog een opmerking over de vervanging van de brug in Steenwijkerland. De ijzeren brug over het spoor is door ProRail in beheer, maar door afsluiting van de brug ervaren omwonenden en het landbouwverkeer nu heel veel overlast en moeten zij ver omrijden. ProRail meldt dat vervanging op zijn vroegst pas in 2022 kan plaatsvinden. Kan dat niet veel sneller? Is de staatssecretaris bereid om daarnaar te kijken?

Ik sluit af met een laatste opmerking over station Zwolle. De laatste jaren is daar veel geïnvesteerd in het spoor, maar bij het station zelf moeten ook nog verbeteringen worden doorgevoerd. Ze lopen daar aan tegen een knelpunt. Is de staatssecretaris

bereid om daarover eens met de regio te spreken? En wat zou zij kunnen bijdragen aan het realiseren van goede fietsenstallingen? Het is een grote opgave: 15.000 fietsen. Dat is niet niks, maar het sluit helemaal aan bij de ambities van deze staatssecretaris, dus graag een reactie.

De voorzitter:

Dank u wel. Een korte opmerking van de heer Van Aalst hierover.

De heer Van Aalst (PVV):

Gezien de tijdnood van mijn collega van de ChristenUnie wil ik hem toch nog een vraag stellen over de N35. Misschien kan zij dan wat duidelijkheid bieden. De afgelopen dagen waren de collega's van de VVD en het CDA in Overijssel nogal teleurgesteld in het resultaat dat uw gedeputeerde daar geboekt heeft. Hoe denkt u daarover? Bent u ook zo teleurgesteld in uw gedeputeerde in Overijssel?

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

De regio heeft flink ingezet op de N35 en er zijn met de minister ook afspraken gemaakt. Verder is het volgens mij goed om te kijken of we daar geen stapje extra kunnen zetten. Die vraag hebben mijn collega's gesteld en daar sluit ik mij helemaal bij aan. Ik ben dus heel erg benieuwd naar de mogelijkheden die de minister daarin ziet en spoor haar aan om er positief op te reageren.

De voorzitter:

Dank u wel. Zijn er nog andere mensen die hun interrupties willen opmaken? Dat is niet zo. Aangezien u vast moties gaat voorbereiden, lees ik even de spreektijden voor die u voor uw tweede termijn nog heeft. Daarin moet het allemaal gebeuren. Misschien kunt u uw moties dus wat korter maken, als u er veel heeft. De PVV heeft vijf minuut vijftien, de VVD drie minuten, het CDA drie minuut vijftien, GroenLinks vier minuut twintig, de PvdA vier minuut vijftien, de Partij voor de Dieren drie minuut twintig, D66 zeven minuten, de SP vier minuten, de SGP anderhalve minuut en de ChristenUnie twee minuut vijftien.

Ik stel voor dat wij lekker een hapje gaan eten.

De vergadering wordt van 12.50 uur tot 14.00 uur geschorst.

Voorzitter: Middendorp

De voorzitter:

Goedemiddag, dames en heren. Welkom aan de mensen die dit op een andere locatie gaan volgen, welkom aan de bewindspersonen en welkom aan de leden. Wij zitten hier voor het MIRT-overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, maar jullie wisten dat allemaal al, want jullie zijn er al een tijdje mee bezig, dus ... Gezien de tijd, wil ik eigenlijk maar voorstellen om de bewindspersonen het woord te geven. Ik start met de minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Heel graag, voorzitter. Dank u wel. Vorige keer hebben we de beantwoording uitgesplitst naar beleidsterrein. Dat was toen niet zo handig, dus we gaan de landsdelen langs, net zoals de Kamerleden zelf hebben gedaan. Dat doen we bij voorkeur om en om, dus ik begin met mijn deel over het betreffende landsdeel en dan neemt de staatssecretaris het weer over. Dan kunnen wij tussendoor onze stem nog een beetje sparen. Ik denk dat dat

het voor iedereen overzichtelijk houdt. Helemaal vooraf zouden wij allebei graag even beginnen met de meer algemene onderwerpen die niet direct aan één regio gekoppeld zijn.

Ik zou gelijk maar willen beginnen met het Mobiliteitsfonds. Daar hebben eigenlijk alle Kamerleden opmerkingen over gemaakt. Iedereen onderschrijft eigenlijk dat het goed is dat we loskomen van de modaliteit, dat we integrale afwegingen gaan maken en die gaan vertalen in een Mobiliteitsfonds. Gelukkig kunnen wij melden dat dit gedeeld wordt door de regio's. We hebben zowel met de provinciale als met de gemeentelijke bestuurders over dit fenomeen gesproken, én met de waterschappen. Iedereen is er eigenlijk van overtuigd dat je veel beter opgavegericht, gebiedsgericht aan de slag kunt gaan en dat je uit de traditionele kokers van de verschillende vervoersmodaliteiten moet komen. We zijn met een eerste houtskoolschets aan de slag. We willen graag een echt integrale afweging. Verschillenden van u hebben de combinatie met de grote woningbouwopgave genoemd. Daar zijn we ons ook zeer van bewust. Het was ook niet voor niets dat collega Ollongren, de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, bij alle overleggen aanwezig is geweest. We hebben namelijk echt de intentie om fouten uit het verleden te vermijden in de zin dat er wijken worden aangelegd en we erna denken: o jee, er is geen ov en geen goede ontsluiting. Aan de voorkant kunt u er dus van overtuigd zijn dat ook collega Ollongren zich daar zeer van bewust is en dat we een goede analyse maken.

Ik vond het een beetje teleurstellend dat niemand van uw Kamerleden het volgende heeft genoemd, namelijk dat ik het erg belangrijk vind dat klimaatadaptatie en de waterhuishouding daarbij meegenomen worden. Met alleen de afweging tussen wonen en mobiliteit zijn we er namelijk nog niet, want je wilt niet meemaken dat we ergens een fietstunneltje aanleggen dat vervolgens onder water loopt.

In ieder overleg was het een beetje de traditionele rolverdeling dat ik het onderwerp klimaatadaptatie inbracht en de staatssecretaris de circulaire economie. Dat zal u niet verbazen; iedereen herinnerde daaraan en niet alleen aan de fiets. Die onderwerpen hebben we dus ook nadrukkelijk meegenomen in de overleggen. Het is wel zo gelukkig dat iedereen dat deelt. We hebben bij het wetgevingsoverleg Water van afgelopen maandag natuurlijk wel uitgebreid bij deze problematiek stilgestaan. Iedereen kent ook de problematiek van de bodemdaling. Het zou heel erg onverstandig zijn als we daar geen afweging in zouden maken, terwijl we zowel een woningbouwopgave als een mobiliteitsopgave hebben. U kunt ervan overtuigd zijn dat we dat heel graag op die manier willen gaan doen.

We komen daar dus op terug bij uw Kamer. Ik kan me zo voorstellen dat we nog uitgebreider met elkaar zullen spreken over de precieze verschijningsvorm van het Mobiliteitsfonds. We willen er ook echt vaart achter zetten. In het regeerakkoord hebben we natuurlijk de afspraak gemaakt dat de bestaande verdeling van de investeringen over de modaliteiten tot 2030 in stand blijft. Dat neemt niet weg dat we nu al een start willen maken met de manier van afwegen. U hebt in de brief over het MIRT ook kunnen lezen dat we met de regio's hebben afgesproken dat we daar eigenlijk pilots voor willen gebruiken. Dan kunnen we werkende weg, zowel langs de theoretische als de ervaringsgerichte lijn, komen tot de goede criteria met daaraan de goede gewichten om echt tot die goede afweging te komen. We gaan er met de regio's dus voortvarend mee aan de slag. Samen met hen gaan we werkende weg de criteria goed vastleggen, zodat we later de problemen goed en integraal kunnen gaan oplossen.

Ik zal even kijken wat er voor specifieke vragen over het Mobiliteitsfonds zijn gesteld. We hebben natuurlijk ook in het regeerakkoord staan dat de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse leidend is. Wij realiseren ons heel goed dat zowel de NMCA als de maatschappelijkekosten-batenanalyse aanpassing zullen vragen aan die nieuwe integrale aanpak. We gaan aan de slag om die op termijn ook om te katten. Daarom stellen we een mobiliteitsagenda op waar dit allemaal in terug zal komen.

De heer Von Martels heeft specifiek gevraagd of ik kan toezeggen dat alle regio's in beeld blijven. Dat is zeker het geval, want we hebben er bewust voor gekozen om niet alleen maar de nieuwe systematiek van het Mobiliteitsfonds in het grootstedelijke gebied te bekijken, maar ook twee andere aspecten: het landelijke gebied en de vraag hoe je daar tot een goede afweging komt en het grensoverschrijdende. Het lijkt mij heel belangrijk om ook daar specifiek naar te kijken. Ik zie een aantal van u knikken. Onze modellen stoppen nu aan de grens, maar eigenlijk is dat niet meer van deze tijd. We hebben hier ook al met onze Duitse en Belgische collega's over gesproken. Zij juichen dit toe, want als je aan beide kanten van de grens maar de helft van de reizigers telt, wordt het nooit iets en krijg je nooit een mooie businesscase voor een heleboel projecten. Dit willen we dus uitdrukkelijk in het Mobiliteitsfonds mee gaan nemen.

De voorzitter:

Ik zie dat dat een vraag oproept van collega Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Zegt de minister daarmee impliciet dat bijvoorbeeld de N35, die nu op basis van de NMCA buiten de boot valt, met de nieuwe systematiek en meer rekening houdend met de effecten over de Nederlandse grens heen eerder in aanmerking komt dan nu?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat zou kunnen. We kunnen niet nu al per weg inschatten of die systematiek tot andere inzichten leidt, maar het zou kunnen. Ik geef aan dat we een systematiek willen op grond waarvan we naar de hele corridor kijken en niet meer bij de grens ophouden. Dat willen we gaan doen voor alle modaliteiten, dus voor vervoer over weg, water en spoor.

De voorzitter:

Dat roept een vervolgvraag op.

De heer Von Martels (CDA):

Ja. Op zich is dit geen nieuwe gedachte, want die motie van ons riep daar vorig jaar al toe op. Binnen welke termijn wordt het daadwerkelijk operationeel?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We nemen het van begin af aan mee in de nieuwe systematiek voor het Mobiliteitsfonds. In de pilotregio's, waar die van toepassing is, nemen we dit meteen mee. Eigenlijk doen we dat al voorzichtig als we kijken naar de goederencorridor. Dat is het eerste mooie voorbeeld waarbij we al naar de hele corridor kijken. Of we het nu hebben over onze rivieren, die natuurlijk sowieso al grensoverschrijdend zijn, of over onze spoorlijnen, zoals de Betuwelijn, we willen naar het totale traject kijken. Daar gaan we dus van begin af aan mee werken in het Mobiliteitsfonds.

De voorzitter:

Het antwoord op deze interruptie riep een vraag op van collega Van Aalst.

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

Correct, voorzitter. Deels hoor ik de beantwoording van de minister, maar daarna kwam zij deels terug op het grensoverschrijdende en de NMCA. Vorig jaar hebben wij hier al eens naar gevraagd. Toen kreeg ik inderdaad het antwoord dat al werd gekeken naar wat het grensoverschrijdende zou doen, maar dat was gebleken dat dat eigenlijk geen gevolgen had voor de prioritering. Ik vind dat wel interessant. Met name de N35 kwam de vorige keer aan bod, maar ook wegen in Limburg die wat ons betreft in het totaalbeeld aan een hogere prioritering konden komen. Toen gaf de minister aan: dat grensoverschrijdende heeft eigenlijk geen consequenties. Enerzijds verbaast het me en aan de andere kant ben ik wat teleurgesteld. Waarschijnlijk zal namelijk blijken dat we de systematiek wel kunnen aanpassen, maar dat dat voor Limburg en Overijssel niets extra's oplevert. Heb ik dat goed begrepen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nee, zo zou ik het zeker niet willen omschrijven. Kijk, dat het geen consequenties heeft voor lopende projecten is inderdaad helder. We zijn verplichtingen aangegaan en er zijn verkenningen enzovoort uitgevoerd. Die gaan we niet allemaal opnieuw doen. We willen zo snel mogelijk met de nieuwe systematiek oefenen. Daarin willen we uitdrukkelijk het grensoverschrijdende effect en dus ook de kansen meenemen. Dat kan links en rechts consequenties in positieve of negatieve zin hebben.

De **voorzitter**:

Ik zie dat dit voor u niet voldoende is.

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

Dat was vorig jaar letterlijk het argument van de PVV. Wij waren ervan overtuigd dat het meenemen van die effecten in bijvoorbeeld Oost- Nederland en Zuid-Nederland consequenties kon hebben voor de prioritering van wegen. Toen kwam het antwoord dat dat niet het geval was. Ik ben blij dat het mogelijk toch een positief gevolg kan hebben, maar ik verbaas mij wel enigszins over de beantwoording ten opzichte van vorig jaar.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kan ik alleen maar herhalen dat het dus geen gevolgen zal hebben voor bestaande projecten, maar wel gevolgen kan hebben voor de manier waarop we in de toekomst projecten gaan oppakken.

De **voorzitter**:

Helder. De vorige interruptie sloot aan bij de interruptie van de heer Von Martels. Ik dacht dat de heer Dijkstra daar weer op wilde volgen.

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

Ja. Het Mobiliteitsfonds biedt natuurlijk heel veel kansen. Ook ik heb een aantal punten meegegeven om zeker op te letten, bijvoorbeeld de prijs per modaliteit per kilometer en dergelijke. Ik vind het goed dat we het wat meer openstellen en breder maken. De minister noemde het voorbeeld van het tunneltje dat onder water loopt en het verband met klimaatadaptatie. Ik vind dat meer een kwestie van goede ruimtelijke ordening. Het gaat de VVD met name om het economische belang van een weg of een spoorverbinding en wat die oplevert. Voor de goederencorridors gaan we daar al van uit, maar in de systematiek voor de regio's moet het economische belang ook gewaarborgd

blijven. We moeten daarin niet allerlei andere belangen zwaarder laten wegen. Daarom vond ik het zo mooi wat TLN had: de files, maar ook de economische schade. Dan weet je wat je als eerste moet doen. Die economische schade moet je voorkomen. Is de minister het daarover met me eens?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan de heer Dijkstra geruststellen. We gaan natuurlijk niet opeens economische belangen of reistijdverliescijfers niet meer meenemen. Nee, we gaan juist een goede integrale afweging maken in plaats van losse sporen ... Ik herhaal nog maar eens het voorbeeld dat we niet meer willen meemaken: dat we, als we ergens bouwen, helemaal niet kijken naar de ontsluiting en dat weer een heel ander departement over de waterhuishouding gaat en die dingen niet bij elkaar worden gebracht. Het is zeker niet zo dat we economische belangen niet meer mee gaan tellen. Die blijven meetellen. Het gaat om een integrale goede afweging. We gaan voortaan op een kaartje alle plaatjes over elkaar heen leggen. Dan komen daar kansrijke locaties uit en minder goede locaties.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Dijkstra daarmee gerust is gesteld. Laat ik misschien toch even voorstellen dat we ons richten op twee interrupties per Kamerlid. Ik hoor nu al dat dat te weinig is. Goed, dan doen we het per bewindspersoon. Dan zijn het er vier. Ik geef de minister het woord voor het vervolg.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wij wachten met spanning af waar die voor ingezet gaan worden.

De heer Von Martels heeft in relatie tot dit verhaal ook gevraagd hoe we omgaan met de regio's die niets willen bijdragen. In het regeerakkoord staat dat cofinanciering echt van belang is en dat het niet aan de orde kan zijn dat een regio zegt: wij investeren nergens in mee, maar jullie moeten dat wel in ons doen. We kijken echt heel goed naar die reciprociteit en zullen de regio's daar zeker aan houden. We hebben in deze ronde weer hele goede afspraken kunnen maken met de regio's.

Ook kijken we speciaal naar wat er voor een bijzondere situatie in de krimpgebieden kan zijn. Ik weet niet meer welke gedeputeerde het inbracht, maar ik noemde bijvoorbeeld dat betaalbaarheid van het ov een belangrijk criterium moet zijn. Zo zullen we dat hele raamwerk met elkaar moeten gaan ontwikkelen.

Tegen mevrouw Teunissen zeg ik dat zij in de begroting kan zien welke projecten wij nog niet als bestuurlijk gebonden zien. Dat zijn alle projecten tot en met de MIRT-verkenningfase. Overigens zijn er geen MIRT-projecten waar bestuurlijke afspraken over zijn gemaakt die we willen heroverwegen.

Over woningbouw en het gezamenlijk afwegen heb ik het al gehad. Mevrouw Kröger heeft nog specifiek gevraagd of we bereid zijn de WLO-scenario's aan te passen. In het WLO-hoogscenario is het klimaatbeleid meegenomen. Dat is niet genoeg om de 2°C-doelstelling te halen. In het klimaatakkoord komen er maatregelen waarmee we dat wel beogen. Zodra die maatregelen zijn bekrachtigd, gaan we samen met de planbureaus na of en hoe de afspraken in de uitgangspunten kunnen landen. Die geactualiseerde uitgangspunten kunnen we dan gebruiken bij een volgende NMCA en studies in het MIRT. Kan de minister nog een klimaattoets doen op MIRT-investeringen die nog niet

zijn aanbesteed? Wij zijn daar nu eigenlijk al mee bezig, want we hebben natuurlijk nu al de ambitie om al onze MIRT-projecten te verduurzamen. Dat vraagt natuurlijk om maatwerk. We kijken al per MIRT-programma en MIRT-project samen met de regio naar kansen en mogelijkheden tot duurzaamheid. Wij passen de handreiking verduurzaming MIRT dus ook toe.

Daarnaast vind ik het erg belangrijk om zelf launching customer te zijn. Over ProRail kan de staatssecretaris zo meteen iets zeggen, maar bij RWS zijn we ook bezig. Als grote partner en launching customer daarvan kun je nieuwe innovaties namelijk echt wat meer van de kant af duwen. Je hebt nu eenmaal een grote inkoopkracht. Ik weet niet wie van u dit al gezien heeft, maar we hebben er bij Rijkswaterstaat al negen innovatieve projecten uit gelicht. Daar zit bijvoorbeeld een circulair viaduct in, maar ook duurzaam asfalt en duurzaam beton en mogelijkheden die we daarvoor kunnen gebruiken. We kijken waar we op ons eigen areaal met wind- en zonne-energie aan de slag kunnen gaan. We kijken naar energieleverend asfalt, circulair wegmeubilair en naar remote-sensing satellieten. Met goede data-analyses kunnen we tot verbeteringen komen. Ik denk dus dat we al volop aan de gang zijn en ons beste beentje voor zetten om voor het klimaat de goede dingen te doen.

De voorzitter:

Dat roept een vraag op van collega Teunissen.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):

Goed om te horen dat de minister rekening houdt met het klimaat. Ik mis nog wat concrete doelstellingen. Komt er bij de vormgeving van het Mobiliteitsfonds nu een klimaatdoelstelling, waarbij we ons houden aan die 1,5°C? Wordt die meegenomen als sturende voorwaarde voor nieuwe MIRT-projecten?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Mevrouw Teunissen weet dat wij heel hoge ambities hebben met betrekking tot het klimaat. Er wordt ook heel hard gewerkt aan een klimaatakkoord. Dat zal natuurlijk een-op-een inpasbaar moeten zijn en overeen moeten komen met wat wij in onze MIRT-projecten gaan doen. Misschien nog een leuk voorbeeld is het laatste voorbeeld in de circulaire van RWS: circulaire catering. Dat zal mevrouw Teunissen zeker aanspreken, denk ik. Die kan ook bijdragen aan de transitie naar duurzaamheid. Ik raad haar aan om vooral ook naar dat project te kijken.

De voorzitter:

Ik zie dat dit mevrouw Teunissen aanspreekt, dus ik geef het woord weer aan de minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dan misschien nog een algemeen punt: de PAS-problematiek. Daar hebben meerdere Kamerleden vragen over gesteld. Minister Schouten is daarvoor in the lead binnen het kabinet. Zoals zij in haar brief van 20 november al heeft gemeld, vormt het arrest van het Europese Hof geen reden om de toestemmingsverlening voor projecten op te schorten. Het Hof accepteert namelijk een programmatische aanpak. Het heeft wel bevestigd dat er zware eisen blijven gelden voor de onderbouwing van het PAS. We wachten even af wat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State hierover zal zeggen. Momenteel wordt voor twee Tracébesluiten de beroepsprocedure in verband met het PAS aangehouden: het Tracébesluit A12/A15 Ressen- Oudbroeken (ViA15) en het

Tracébesluit Ring Utrecht. Vooralsnog wachten wij dus de uitspraak van de Raad van State af. Verder heeft het geen consequenties voor MIRT-projecten. De uitspraak wordt in het voorjaar van 2019 verwacht.

De voorzitter:

De heer Laçin heeft een vraag.

De heer Laçin (SP):

Ik hoor de uitleg van de minister. Ik heb hier zelf ook naar gevraagd omdat het ons echt onverstandig lijkt om nu door te gaan met alle projecten die straks in het geding kunnen komen als de Raad van State begin 2019 of in de eerste helft van 2019 een uitspraak doet. Lopen we dan niet het risico dat er, als allerlei projecten in gang worden gezet, straks de uitspraak komt dat het tegenstrijdig is met heel veel projecten en dat we dan heel veel gedoe krijgen? Is het niet verstandiger om even pas op de plaats te maken, even te wachten en nu geen nieuwe vergunningen uit te geven voor projecten die willen starten? U heeft het over twee projecten, maar volgens mij zijn het er veel meer die straks een probleem kunnen opleveren.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We hebben natuurlijk heel goede analyses gemaakt. Wij hebben vertrouwen in deze systematiek. We wachten met vertrouwen de uitspraak van de Raad van State af. Overigens hebben we ook gezien dat het niet het einde hoeft te zijn voor projecten. Er zijn altijd nog andere mogelijkheden. Ik noem de mogelijkheid van een snelheidsverlaging of iets dergelijks, wat ook tot andere inzichten zou kunnen leiden. We zien er nu geen aanleiding voor, maar het is niet zo dat meteen alles helemaal onderuitgehaald zou worden. Dat hebben we bijvoorbeeld ook bij de Blankenburgverbinding gezien, waar we op een andere manier toetsing hebben gedaan en toch ook verder kunnen met het project.

De voorzitter:

Ik zie de hand van de heer Laçin naar de microfoon gaan, dus het roept een vervolgvraag op.

De heer Laçin (SP):

Ik zeg ook niet per se dat we alle projecten direct moeten stoppen. Nederland heeft een tik op de vingers gekregen van het Europese Hof van Justitie. Ik zeg alleen dat we in dat licht naar die projecten moeten kijken en met mogelijke oplossingen moeten komen en dat, als die er niet zijn, we echt even moeten wachten met het vorderen in die projecten. Dat is de vraag die voorligt. Ik hoor de minister zeggen dat zij daartoe geen aanleiding ziet. Wij wel. Wij zien echt aanleiding om even een stap terug te doen en af te wachten wat de Raad van State straks gaat zeggen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nogmaals, wij maken die afweging heel zorgvuldig. Er zijn heel vaak nog aanpassingen mogelijk aan projecten. Wij zien dus geen reden om op dit moment de stekker eruit te trekken of anderszins. Ik waardeer uw woordspeling: we maken geen PAS op de plaats. Daar zien we geen aanleiding voor.

Dan is er door de heer Van Aalst gevraagd naar het haast maken met het opwaarderen van de spitsstroken. Hij vraagt wat mij ervan weerhoudt om daar op korte termijn stappen in te zetten. Ik heb u eerder dit jaar geïnformeerd over de eerste tranche van de

kortetermijnaanpak files. Die moet inderdaad leiden tot het verminderen, voorkomen en liefst helemaal vermijden van files. Op dit moment is de tweede tranche in voorbereiding. Daar zitten ook kleine infrastructurele maatregelen in en ook weer de omgang met spitsstroken. Ik wil u nog voor de kerst nader informeren hoe wij precies met die spitsstroken zullen omgaan. We moeten wel bedenken dat verkeersveiligheid daar voorop moet blijven staan. Veel van de huidige spitsstroken — dat zal u herkennen — zijn immers smaller dan de normale rijstroken. Daar moet je je dus goed rekenschap van geven. Nog voor de kerst zullen wij u daar nader over informeren.

De heer Schonis vroeg — ik weet niet of ik het goede onderwerp ga aansnijden — naar de vrachtwagenheffing.

De voorzitter:

Wilt u een vervolgvraag stellen over wat er net gewisseld is of wacht u op het volgende blokje? U gaat ervoor? Dan geef ik het woord aan de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Ik zet mijn eerste kaart in, voorzitter. Dank u. Toch nog even over het PAS. Ik zit even na te denken, maar op het moment waarop een aantal van die tracébesluiten bij de Raad van State sneuvelen, heeft u per saldo niets. Dan moet u een heroverwegingsbesluit nemen. Een van de problemen met het PAS is dat het over heel veel dingen gaat omdat het nu eenmaal een programmatische aanpak is van heel veel stikstofemissies in Nederland. U draait niet alleen aan de knop, dus u kunt niet zeggen dat u alleen gaat uitkomen met bijvoorbeeld snelheidsverlaging of iets anders. We hebben nu — en daarom maakte ik de parallel met Brexit in de eerste termijn — noodplannen klaar voor het geval het een harde brexit dreigt te worden. Als we een "PASxit" krijgen, verwacht ik toch ook van u dat u daar wat voortvarender mee vooruitgaat. Als u zegt "wie dan leeft, wie dan zorgt", spreken wij elkaar waarschijnlijk in het voorjaar weer. Ik ben benieuwd naar uw reactie.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is zeker niet zo dat we er maar op gokken en denken: wie dan leeft, wie dan zorgt. Ik noemde het voorbeeld van de Blankenburgverbinding, waarbij we op een andere manier tot een goede uitkomst hebben kunnen komen. We zijn er dus niet honderd procent van afhankelijk. Ik noemde het voorbeeld van een snelheidsverlaging alleen als voorbeeld dat je nog altijd kunt tweaken aan projecten. Wij zien dus geen groot onheil naderen. Wij denken dat we echt vertrouwen kunnen hebben in deze systematiek. Mocht het onverhoopt niet tot goede resultaten leiden, dan zijn er nog andere routes om toch tot een goed resultaat te kunnen komen, zoals de Blankenburgverbinding heeft bewezen.

De voorzitter:

Dat roept geen verdere vragen op, maar ik zie wel de heer Dijkstra met een vraag.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat vertrouwen is wel fijn. Ik ben blij dat bij de Blankenburgverbinding zo'n ABC-toets is gedaan naar alternatieven en compensatie en dergelijke. Ik wil wel benadrukken dat de doortrekking van de A15, waar we al 30 tot 40 jaar over spreken, van nationaal belang is voor Nederland. We moeten Nederland niet op slot zetten, inclusief de verbreding van de A12 daar. De A27 is als draaischijf van Nederland van nationaal belang. Ik wil dat we daarmee doorgaan. We moeten hier niet de suggestie wekken dat we snelheden gaan

verlagen om aan dat soort dingen te voldoen, want ook dan haal je het niet. Ik heb al gezegd: als je alle koeien de deur uit doet, haal je je PAS ook niet. Als er iets mis is, moeten we dat zo meteen herkennen. Laat de rechter het eerst maar toetsen, maar we moeten wel door kunnen gaan en Nederland niet op slot zetten. Desnoods verven we asfalt groen; dan voldoen we ook aan de doelstelling. We hebben hier een nationaal belang te bewaken, namelijk dat we Nederland niet op slot laten zetten door dit soort regelgeving, die we zelf hebben ingesteld, maar waarvan we nu zeggen dat die niet voldoet. De modellen voldoen niet. Er is iets grondig mis met die hele regeling en die moet overboord. We moeten wel verder kunnen; dat wil ik benadrukken. Een hartenkreet.

De voorzitter:

Dank. Er stond geen vraagteken achter de hartenkreet, maar ik geef toch het woord aan de minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik herken de passie van de heer Dijkstra voor alle projecten die hij opnoemde. Ik denk dat we daardoor nogmaals onderstrepen dat de manier waarop het kabinet het aanpakt de juiste is. We blijven zorgvuldig analyseren, maar gaan ondertussen wel zo voortvarend mogelijk door met de projecten. Nogmaals, we wachten de uitspraak van de Raad van State af met een gezonde portie zelfvertrouwen, maar ook met een plan B, zo zeg ik in de richting van de heer Schonis.

Dan blijf ik bij de heer Schonis.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger wil nog een interruptie plegen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ook een hartenkreet. De natuur van Nederland is van nationaal belang. Daarom hebben we die stikstofwetgeving. Als je door Europa op de vingers wordt getikt, moet je dat serieus nemen. Eigenlijk hoor ik nu de minister zeggen: we hebben zelfvertrouwen, het komt allemaal goed en we gaan lekker door met onze asfaltprojecten. Dan ben ik wel heel benieuwd naar dat plan B. Wat is dat plan B en kan dat dan nu al geschetst worden voordat de uitspraak van de Raad van State er ligt? Kan de Kamer dat ontvangen voor die projecten?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het plan B bestaat er natuurlijk uit dat je maatwerk zult moeten leveren per project en dat je niet meteen bij de pakken neer hoeft te gaan zitten. Ik kan nogmaals herhalen dat de Blankenburgverbinding dat heeft laten zien. Het was overigens niet de ABC-toets, maar de ADC-toets. Die heeft daar geholpen. Die is wat strenger dan het PAS, maar dat neemt niet weg dat je dan toch gewoon vooruit kunt. Dat bedoel ik met plan B. Mochten we voor die situatie komen te staan, dan zullen we per project moeten kijken hoe verder, maar dan hoeft je niet meteen bij de pakken neer te gaan zitten. Ik denk dat ik u allebei gelijk kan geven. Ik vind zowel de infrastructuur als de natuur van nationaal belang. We gaan op die manier de belangen bij elkaar brengen.

Dan kom ik nu bij de heer Schonis.

De voorzitter:

Nee, nog net niet. Ik geef het woord aan mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het vraagstuk is natuurlijk hoe de minister laat zien hoe zij die belangen bij elkaar gaat brengen. Het wachten is nu op de uitspraak van de Raad van State. Daarom ondersteun ik geheel het pleidooi van de heer Laçin dat pas op de plaats moet worden gemaakt met die projecten en dat we ondertussen moeten bedenken hoe we met natuur, CO₂ en luchtkwaliteit in ogenschouw die knelpunten wel aanpakken. Het tweaken, zoals de minister zegt, en ondertussen doorgaan met asfalt is wat mij betreft echt niet de goede weg. Ik zou heel graag van de minister horen wat zij gaat doen met de projecten die in de knel zitten qua PAS.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Een mens lijdt het meest door het lijden dat hij vreest. Wij gaan met verstand door met deze projecten. Als wij het nodig hadden gevonden omdat we het echt niet zagen zitten, waren wij er wel mee gestopt. We hebben vertrouwen in die projecten en gaan er op een goede manier mee door. Mochten we voor problemen komen te staan, dan zien we dat en dan zijn we ook nog niet meteen helemaal in zak en as. Dan kunnen we misschien een ADC-toets toepassen. Die is een stukje strenger, maar dat wil niet zeggen dat je dan meteen helemaal in de problemen hoeft te komen.

Ik durf niet meer te zeggen dat ik bij de heer Schonis kom.

De **voorzitter**:

Nee, want we gaan eerst naar de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ik dacht dat ik naar minister Dijkstra zat te luisteren. Ik ben blij dat hij geen minister is op dit dossier. Ik krijg door dit antwoord van de minister echter geen vertrouwen. Ik ben daarom heel benieuwd naar plan B, dat maatwerk geeft op alle projecten die straks in het geding kunnen komen. Ik wil heel graag een overzicht van de projecten die daaronder kunnen vallen en ik wil graag weten wat plan B daarbij is. Ik weet dat zo'n overzicht niet morgen klaar is en dat de minister dit niet straks aan ons kan overhandigen. Maar ik wil dit wel heel graag krijgen. Ik heb er namelijk geen vertrouwen in, als we hier alleen maar zeggen dat we er met gezond verstand naar gaan kijken en dat we wel een oplossing vinden als het moment daar is. Ik wil graag weten wat we de komende maanden kunnen verwachten en wat het plan B op die projecten is.

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de minister, die geen Dijkstra heet, zo kan ik confirmeren.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nee, dat klopt. En die opmerking herken ik ook niet. Maar er worden tegenwoordig ook nog weleens andere namen door elkaar gehaald.

Ik ben niet zo bezorgd als de heer Laçin. Hij zegt dat hij nu een plan B wil, maar we moeten echt eerst weten wat de Raad van State gaat zeggen. Want daar moeten we rekening mee houden en ik weet nu nog niet wat ze gaan zeggen. Ik kan niet voorspellen wat zij precies gaan zeggen. Daarom moeten we ook niet in paniek raken en rustig de uitspraak van de Raad van State afwachten. Als daar aandachtspunten in staan waar we wat mee moeten, dan zullen we dat gaan doen. Meer kan ik er niet van

maken.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik nu toch eindelijk bij de vraag van de heer Schonis over de vrachtwagenheffing. U zegt dat we die niet onnodig moeten laten afremmen door het wetgevingstraject en dat we daar snel over in gesprek moeten. Ik heb begrepen dat uw Kamer al een algemeen overleg heeft gepland in januari. Ondertussen werken wij ook gewoon door. Maar ik denk dus dat we hierover op relatief korte termijn met elkaar van gedachten kunnen wisselen. U hebt ook in de MIRT-brief kunnen lezen dat we hierover met alle regio's hebben gesproken. Eén van de punten in dit beleidskader was dat wij hun hebben voorgesteld om met ons mee te kijken op welk deel van het wegennet die vrachtwagenheffing zal moeten gaan gelden. Dat is dan om problemen met sluiproutes, uitwijkgedrag en verkeersonveilige situaties te voorkomen. Alle regio's hebben daar instemmend op gereageerd. Ze willen daar constructief naar kijken. We gaan zeker niet zitten wachten op een wetgevingstraject. We zijn volop aan de slag.

Het thema verkeersveiligheid is door vrijwel alle leden aangekaart. Het is het hoofdthema van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, dat ik binnen een aantal weken naar u toe hoop te sturen. Dan hoop ik dat we daarover uitgebreid met elkaar van gedachten kunnen wisselen. Maar ook verkeersveiligheid kunnen we als Rijk natuurlijk niet alleen regelen. Hierover zijn we in gesprek met de regionale overheden en gemeenten. U weet allemaal dat op het onderliggend wegennet de meeste slachtoffers vallen. We gaan hierbij risicogestuurd aan de gang. Verder stel ik voor hierover met u in gesprek te gaan als ik het plan naar u toe heb gestuurd.

Het woord "rekeningrijden" durf ik gewoon uit te spreken, met een rollende r! Het thema mag best besproken worden, absoluut. Er staan alleen heel heldere afspraken over in het regeerakkoord. In deze periode gaan we niet komen tot een systeem van rekeningrijden. In datzelfde regeerakkoord staat dat wij pilots gaan uitvoeren, waarbij we oefenen en experimenteren met hoe je hier op een andere manier mee om kunt gaan. De staatssecretaris en ik hebben bij onze start al gezegd dat wij de meiden van het spitsmijden zijn. Er zijn allerlei leuke proeven op kleinere en grotere schaal in het land, waarbij nu al geëxperimenteerd wordt met op een positieve manier belonen. Ik help u even herinneren aan wat ik zelf een erg grappig voorbeeld vond, dat overigens meer gerelateerd was aan het handhaven van de verkeerssnelheid. Mensen die door een bepaalde wijk reden, kregen een smiley als ze zich aan de snelheid hielden, en dat leverde ook meteen een bepaald bedragje — €0,01 of zo — op. Naderhand kon van dat bedrag een leuke buurtbarbecue georganiseerd worden. Dat was een doorslaand succes. Het is maar een klein dingetje en het richt zich hier dan op verkeersveiligheid. Maar ook de MaaS-pilots doen hieraan een bijdrage.

Over de echte pilots, waar de heer Schonis en anderen naar hebben gevraagd, zijn we zoals u weet in gesprek met de Mobiliteitsalliantie. Het is belangrijk dat we dat met de grote partijen samen kunnen doen. Het vraagt wat meer tijd dan gedacht om te komen tot gedeelde plannen voor goede pilots, maar het heeft als voordeel dat we er dan meteen een groot draagvlak voor hebben en dat we de juiste partijen aan boord hebben om het uit te kunnen voeren.

De voorzitter:

Dat roept een interruptie op van mevrouw Teunissen.

Mevrouw Teunissen (PvdD):

Ik hoor heel veel pilots en gesprekken langskomen. We hebben de afgelopen week echter kunnen lezen dat Nederland de klimaatdoelstellingen en de klimaatinzet moet verviervoudigen om aan het 1,5°C-scenario te gaan voldoen. Rekeningrijden is een bewezen effectief middel tegen klimaatverandering. De Mobiliteitstafel is niet met een alternatief gekomen. Vormt dit nieuwe inzicht uit het VN-rapport aanleiding voor de minister om het standpunt over rekeningrijden te herzien?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er zijn afspraken over gemaakt in het regeerakkoord. De verschillende partijen die dit kabinet schragen, hebben daar verschillende opvattingen over, maar ik heb mij gewoon te houden aan dit regeerakkoord. Dat doe ik ook. In de kabinetsappreciatie van oktober dit jaar van het klimaatakkoord staat overigens dat het kabinet zich realiseert dat de transitie op termijn structurele gevolgen heeft voor de inkomsten van de overheid. Een aantal van u heeft daar ook opmerkingen over gemaakt. Als wij straks massaal elektrisch gaan rijden, zal de accijnsinkomst gaan dalen. Dat heeft consequenties voor de rijksbegroting. Het hele autodomein brengt nogal wat inkomsten binnen. Over die fiscale heroriëntatie zal moeten worden nagedacht. Wij zullen vanuit onze mobiliteitsoptiek graag aan dat denken bijdragen. Dat heeft natuurlijk ook alles te maken met hoe je wilt gaan verduurzamen. Daar kan de staatssecretaris, die dat onderdeel in portefeuille heeft, straks ook nog wel iets over zeggen. Maar natuurlijk houdt ons denken hier niet op.

De voorzitter:

Ik geef het woord nogmaals aan mevrouw Teunissen.

Mevrouw Teunissen (PvdD):

Wat betreft die fiscale herziening: rekeningrijden biedt daar ook een oplossing voor. Mijn punt ging echter over de klimaatinzet en dat die verviervoudigd moet worden. Heeft de minister het vertrouwen dat de pilots voldoende zijn om die verviervoudiging mogelijk te maken? Zo ja, waar baseert zij dat op?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nu maakt mevrouw Teunissen er wel een beetje een versimpeling van, alsof rekeningrijden de oplossing zou zijn voor het hele klimaatprobleem. Dat lijkt me nogal kort door de bocht. Aan de klimaattafels van alle verschillende sectoren wordt heel hard gewerkt. Er wordt geprobeerd om daar een totaalpuzzel te leggen. Als je die puzzel hebt gelegd, zul je met elkaar moeten bekijken wat dat betekent voor de fiscus en voor de inkomsten van de Staat. Daar zal nog wel wat meer voor nodig zijn dan u nu doet voorkomen. Die verviervoudiging van de problematiek is echt niet ineens opgelost als we nu allemaal over zouden gaan op rekeningrijden. Dat is echt te kort door de bocht.

De voorzitter:

Dat roept een interruptie op van de heer Moorlag van de PvdA.

De heer Moorlag (PvdA):

Ik vind het verweer van de minister eerlijk gezegd niet al te sterk. Eerst verwijst ze naar het regeerakkoord, alsof daar alleen maar verstandige dingen in staan en alsof dat

allemaal in beton is gegoten. Op een ander dossier — niet het r-dossier, maar het d-dossier — is uiteindelijk bij het kabinet wel een bliksemschicht van wijsheid ingeslagen. Toen is een maatregel uit het regeerakkoord aan de kant geschoven. Er wordt overlegd aan de Mobiliteitstafels. Uw collega is op tonnenjacht en de CO₂-reductie moet gerealiseerd worden. Durft de minister het in haar denken toe te laten dat de uitkomst van de Mobiliteitstafel en de ontwikkelingen die mijn collega zo-even schetste, kunnen leiden tot een versnelde urgentie om iets met rekeningrijden te gaan doen? Ik snap wel dat het in het regeerakkoord staat. De heer Dijkstra staat met zijn rug naar de toekomst toe, maar verder kan iedereen door zijn oogbellen zien dat dit instrument onvermijdelijk is bij de aanpak van zowel de fileproblematiek als de CO₂-problematiek.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het staat iedereen vrij, ook aan de Mobiliteitstafel, om overal over te discussiëren, maar ik ga daar niet op vooruitlopen. Het is aan de Mobiliteitstafel om een goede afweging te maken. De staatssecretaris kan daar zo nog wat meer over zeggen. Het denken staat niet stil, maar ik ben er natuurlijk van overtuigd dat het regeerakkoord vol staat met hele verstandige dingen. Wij houden ons daar ook aan.

De voorzitter:

Dat roept een vervolgvraag op van de heer Moorlag.

De heer Moorlag (PvdA):

Begrijp ik nu goed dat de minister geen genuanceerd drieledig antwoord heeft in de vorm van njet, njet, njet, maar dat zij wel ruimte ziet om, als er een verstandig advies komt van de Mobiliteitstafel, niet alleen het denken maar ook de voorbereiding in beweging te krijgen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Deze minister staat open voor alle oplossingen die te verenigen zijn met het regeerakkoord.

De voorzitter:

Ik zie de heer Moorlag, maar ik geef mevrouw Kröger het woord.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Daar zit een beetje de crux, want het regeerakkoord zegt dat het niet mag leiden tot het invoeren van een systeem van rekeningrijden in deze kabinetsperiode. Nu weet iedereen dat zelfs als je morgen begint met het voorbereiden van het systeem, je dat praktisch gezien deze kabinetsperiode hoogstwaarschijnlijk niet ingevoerd krijgt. Als de minister hier en nu indirect aan de Mobiliteitstafel zegt "kom maar met een voorstel, RAI, ANWB, evofenedex en de rest", gaat ze dat dan verder onderzoeken en in kaart brengen, zodat het voorbereiden van een systeem van rekeningrijden in lijn is met het regeerakkoord?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan eindeloos blijven herhalen wat er in het regeerakkoord staat, maar u hebt dat ook allemaal kunnen lezen. U vraagt eigenlijk opnieuw naar de bekende weg: het mag niet leiden tot een systeem van rekeningrijden. Dat staat in het regeerakkoord. Dat gaan we dus ook niet doen. Voor de rest kan ik alleen maar herhalen dat we natuurlijk met iedereen willen meedenken. Zeker private partijen mogen onderzoeken en doen wat ze willen en wij zullen daar uiteraard zeer geïnteresseerd en met een open mind naar

kijken.

De voorzitter:

Dat roept toch een vervolgvraag op.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wat denkt u zelf, voorzitter! Dit is wel even belangrijk. De Mobiliteitstafel vraagt zich af waarom er nu al politieke taboes zijn en piketpaaltjes worden geslagen, terwijl aan de andere kant het maatschappelijk middenveld wordt gevraagd om met oplossingen te komen. Dan draait het dus om de woorden "in deze kabinetsperiode". Zegt de minister nu dat in het regeerakkoord is vastgelegd dat er überhaupt nooit een systeem van rekeningrijden mag komen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, uiteraard niet, want ieder kabinet gaat over zijn eigen kabinetsperiode. Ik weet ook niet of er een Rutte IV, V, VI, VII of VIII gaat komen. Ik kan niet in de toekomst kijken. Als er straks een heel ander soort regering zit, dan gaat die misschien op dag één al fanatiek aan de slag met rekeningrijden. Dat zou kunnen, maar daar kan ik geen uitspraak over doen.

De voorzitter:

Dat is dan de tweede vervolgvraag, dus we tellen hem wel mee. Ga uw gang, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Goed, dus de uitspraak in het regeerakkoord gaat alleen over deze kabinetsperiode; dat heeft de minister nu onderschreven. Als vanuit de Mobiliteitstafel heel duidelijk het signaal komt dat betalen naar gebruik een serieus onderdeel moet zijn van de klimaatopgave, is de minister dan bereid om dat verder uit te werken en voorbereidingen te treffen? Het wordt dan uiteraard niet in deze kabinetsperiode ingevoerd, maar wellicht wel in een volgende. Het voorwerk is dan in ieder geval gedaan. Is de minister daartoe bereid?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Alles wat in het regeerakkoord staat, is gebonden aan deze kabinetsperiode. Dat geldt dus ook voor deze zin, want je kunt nooit over je graf heen regeren. Je kunt een wet door de Kamers loodsen, maar die kan in een volgende periode ook weer ongedaan worden gemaakt. In principe is dat altijd zo. Ik kan het blijven herhalen: we zijn uiteraard bereid om naar welke wetenschappelijke studie, welk onderzoek of welk advies dan ook serieus te kijken en daar kennis van te nemen, maar ik houd me aan de opdracht in het regeerakkoord.

De voorzitter:

Voordat we doorgaan, wil de heer Schonis hierover een vervolgvraag stellen.

De heer **Schonis** (D66):

Dat wil ik zeker. U heeft helemaal gelijk dat we deze kabinetsperiode het rekeningrijden niet gaan invoeren. Maar we gaan deze periode wel de pilots doen die we met elkaar hebben afgesproken. Ik hoor u net tussen neus en lippen door zeggen dat u een goed gesprek heeft gehad met de Mobiliteitsalliantie, maar dat u meer tijd nodig heeft. De klok tikt natuurlijk wel. Ik wil dus toch nog een keer nadrukkelijk aan u vragen of wij het eerste

kwartaal van volgend jaar een opzet voor die pilots kunnen verwachten. Dan hebben we in deze kabinetsperiode nog ongeveer een jaar om zo'n pilot ook daadwerkelijk te gaan doen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Helemaal mee eens. Ik zie ook echt geen reden waarom we daar niet snel mee zouden kunnen starten. Ik denk dat de leden van de Mobiliteitsalliantie ook wel zullen meeluisteren en dit als een aansporing zullen opvatten om echt vaart te zetten achter die pilots. We kunnen dan snel samen van start.

De voorzitter:

Ik zie de heer Schonis knikken. De heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik geloof dat de VVD zo ongeveer de enige autopartij hier aan tafel is. Het zijn fijn zijn als autorijden wat goedkoper werd. Het CBS heeft berekend dat rekeningrijden een literprijs van rond €3,00 betekent. Hoe fair is dat voor mensen die geen alternatief hebben? Ik wil aan de minister vragen — maar misschien is de vraag meer voor de staatssecretaris omdat zij daarin coördinerend is — wat het kabinet ervan vindt dat de voorzitter van de klimaattafel Mobiliteit de media opzoekt en op zaterdagavond in een uitzending allerlei dingen verkondigt, terwijl wij als Kamer nog nul hebben vernomen over waarmee de Mobiliteitstafel in zijn tweede helft bezig is. Dat geeft mij niet heel veel vertrouwen. Wat vinden we ervan dat dit soort dingen gewoon naar buiten komt en dat daarmee de discussie hier gevoerd wordt? Is dat nu gepast of niet? Daar wil ik wel graag een reactie van het kabinet op krijgen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb gezien dat de staatssecretaris heeft meegeschreven met deze vraag. Zij zal die dadelijk bij haar inbreng meenemen.

De voorzitter:

Voordat we verdergaan, merk ik op dat er tussen bewindspersonen geschoven wordt. Nu wordt er weer een vraag doorgeschoven. Dat lijkt mij prima, want we zetten gewoon streepjes.

Dan vervolgt de minister haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wij merken heel vaak dat wij erg flexibel en uitwisselbaar zijn. Dat geldt voor de staatssecretaris en mij, maar niet voor u uiteraard.

Er is nog een vraag gesteld over innovatie. De heer Moorlag vroeg aandacht voor het 5G-netwerk en de problemen die er met Defensie zijn bij Burum. Ik kan hem daarover geruststellen. Zeker als je het hebt over smart mobility en steeds meer assisted driving, zien we echt de toegevoegde waarde van 5G en in de toekomst van 6G. In mijn tijd als Europarlementariër zei ik altijd: als we naar de gigabit society gaan, dan zet ik me in voor al die gigabits als een gigabitch. Dat wil ik graag volhouden, want dat is voor onze innovatieve toekomst ontzettend van belang. We zijn ook in goed overleg, zowel met de collega van EZK als met die van Defensie.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Even een punt van orde, voorzitter. Vorige keer ging "balletje-balletje" een eigen leven leiden. Nu is het "gigabitch". Pas op!

De voorzitter:

De minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ga mij dan maar keurig aan mijn teksten houden, want daar zullen zulke dingen vast niet in staan.

De heer Von Martels vroeg nog naar de invoering van smart maintenance. Daar ben ik ook een heel groot voorstander van. U heeft de publiciteit kunnen zien over de drones en de Amsterdam Drone Week deze week, waarvoor we ontzettend grote kansen zien. Als je inspecties van een brug, tunnel, dijk of van grote industriële complexen met een drone kunt doen, hoeft je mensen niet meer in gevaarlijke situaties te brengen, bijvoorbeeld als er ergens gas is ontsnapt. Dat vind ik echt een mooi voorbeeld van smart maintenance. Dat geldt ook voor andere manieren waar sensoren worden aangebracht. We passen het ook toe om onder water nieuwe metingen te kunnen doen. Ik zie daar dus heel veel toekomst in. Zowel RWS als ProRail is daar heel hard mee aan de slag. Dat zetten we graag voort.

Dan nog een vraag die ik maar als algemeen heb gekarakteriseerd, omdat die hier eigenlijk niet heel erg thuishoort. Die vraag heeft betrekking op het Volkerak-Zoommeer. Daar hebben wij het afgelopen maandag bij het wetgevingsoverleg Water over gehad. Collega Schouten en ik hebben daarover een brief gestuurd. Het staat op het lijstje van potentieel te verzilten water. Vanuit ecologische doelstellingen is dat ingesteld. Wij hebben een brief naar de regionale partners gestuurd waarin wij uiteengezet hebben dat wij de keuze hebben gemaakt voor Grevelingen en Eems-Dollard, omdat daar de hoogste urgentie is. Daar gaat dus het grootste deel van het geld naartoe. Daarna staan Markermeer en IJsselmeer hoger in prioriteit. Wij hebben de regionale partners dus gezegd dat er onvoldoende zicht is op financiële middelen voor het Volkerak-Zoommeer. Dit betekent dat wij daar voorlopig geen besluit over zullen nemen. Wij hebben daar echter bij gezegd dat daar geen verandering van inzicht aan ten grondslag ligt, hoewel ik natuurlijk heel goed begrijp dat daar, gelet op de droogteproblematiek en de behoefte aan zoet water, anders tegen aangekeken zal worden. Ik denk dat wij aan de Beleidstafel het aspect van de droogte en de wijze waarop wij daarmee omgaan in de toekomst zeker zullen meenemen. Ik wil het daar nu bij laten, omdat dit bij het wetgevingsoverleg Water al aan de orde is geweest.

De voorzitter:

Dit roept een vraag op bij de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Het is gewoon een MIRT-project, dus het hoort hier zeker thuis. Mijn concrete vraag was: wilt u die plek heroverwegen, uiteraard in overleg met de regionale partners?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Eigenlijk is dat al gedaan. Met de regionale partners hebben wij vastgesteld dat wij hier in ieder geval de komende tien jaar geen geld voor hebben. Dit betekent dat je, als je door de droogteproblematiek in relatie tot zoet water tot andere gedachten zou kunnen komen, ruimschoots op tijd bent, omdat het in de komende tien jaar sowieso niet aan

snee kan komen.

De voorzitter:

Dat is voldoende? De minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter. Daarmee heb ik mijn blokje algemeen afgerond. Ik zou graag zien dat u de staatssecretaris het woord geeft.

De voorzitter:

Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. De minister heeft over ons mooie gezamenlijke project van het Mobiliteitsfonds al ontzettend veel gezegd. Eén ding kwam niet in de inleiding van de minister terug, terwijl het wel heel belangrijk is, te weten de keuzevrijheid. De heer Dijkstra begon daarmee en ik vond dat eigenlijk heel mooi. Eigenlijk zei de heer Dijkstra ook dat wij extra moeten investeren in flexibiliteit. Ik denk dat dit heel terecht is, want je wilt misschien niet elke dag dezelfde keuze maken. Je wilt misschien ook niet voor de hele reis dezelfde keuze maken. Dus die keuzevrijheid, maar ook het verhogen van de flexibiliteit als onderdeel van de reis van A naar B, of als onderdeel van die reis van A naar B op maandag, dinsdag, woensdag, donderdag, vrijdag of in het weekend, kan tot andere keuzes leiden. Die moeten allemaal net zo makkelijk toegankelijk zijn. Daar zullen wij bij de vormgeving van het Mobiliteitsfonds over moeten nadenken.

Bovendien hebben wij een opgave van verstedelijking en een opgave van krimp. Dus ook in het kader van het Mobiliteitsfonds en de manier waarop wij met het geld omgaan, moeten wij zorgen dat wij in de samenhang met de verschillende dynamiek de juiste investeringen doen.

Belangrijk vond ik ook dat veel woordvoerders de link hebben gelegd met de woningbouw. Wij trekken heel nadrukkelijk op met de collega van BZK wat de grote woningbouwopgave betreft. Die opgave is er niet alleen in de Randstad, maar ook elders, want je ziet eigenlijk alle steden groeien. Alle steden hebben te maken met een woningbouwopgave en in alle steden zie je dus dat het vervoer in die stedelijke omgeving gaat knellen. Of het nu gaat om Groningen, Nijmegen, Zwolle of Eindhoven, allemaal zaten ze bij ons aan tafel met dezelfde opmerking: het gaat knellen in de stad en wij hebben een grote woningbouwopgave. Wij hebben met al die regio's de afspraak gemaakt dat bij het nadenken over het ontwerp van nieuwe wijken de fiets een heel centrale rol zal moeten krijgen. Wij moeten ervoor zorgen dat in die nieuwe wijken de fietsinfrastructuur zo is dat de fietsroute naar het stadscentrum of naar het station altijd de makkelijkste route is. Die ritjes zijn kort en op die korte ritten zullen wij meer gebruik moeten gaan maken van de fiets.

Ik ben heel blij dat er, door het geld dat in het regeerakkoord beschikbaar was voor de fiets en — dat wil ik echt nadrukkelijk zeggen — door de grote cofinanciering door de provincies en de steden, bijna 350 miljoen geïnvesteerd wordt in de fiets. Dit betekent 25.000 extra stallingplaatsen. Het betekent ook dat 25.000 auto's niet in de stad hoeven te komen, of dat 25.000 reizigers niet hoeven te reizen met bussen en trams die nu al zo vol zijn. Het is dus heel belangrijk voor de bereikbaarheid dat wij met elkaar zo veel in de fiets investeren.

Als ik dan de link naar het Mobiliteitsfonds leg, dan is het nu nog elke keer de vraag waar de middelen voor de fiets uit komen, behalve dan dat er in het regeerakkoord een apart budget voor beschikbaar is gesteld, voor het eerst. Straks, in het Mobiliteitsfonds, staat de fiets natuurlijk naast de andere modaliteiten. Dat gaat in de integrale afweging veel meer mogelijk maken.

Een ander belangrijk punt dat ik wil noemen, is de werkgeversaanpak. Het is ontzettend belangrijk om met werkgevers afspraken te maken over de mobiliteit. Dat is ook onderdeel van de gesprekken die wij voeren aan de Mobiliteitstafel.

Over de Mobiliteitstafel is al veel gezegd. Er werd net ook nog een vraag gesteld over de voorzitter van de Mobiliteitstafel in de media. Ik denk dat het gehele complex als volgt is samen te vatten. Aan die tafel zitten heel veel partijen bij wie het denken niet stilstaat. Dat is prima; wij gaan niemand verbieden om na te denken, op geen enkele manier. Dat wil echter niet zeggen dat het kabinet altijd alle conclusies van de Mobiliteitstafel deelt. Wij hebben een reactie gegeven op het eerste waarmee de Mobiliteitstafel gekomen is. Wij onderhandelen heel constructief aan de Mobiliteitstafel met alle partijen over het pakket dat nodig is om het akkoord van Parijs te halen. Daar zullen ook handtekeningen onder moeten komen te staan. Maar de hele discussie over wel of niet rekeningrijden is natuurlijk een middel.

Het kabinet heeft gezegd de accijnsderving te zien. Wij hebben in reactie op de eerste ronde al aangegeven dat het kabinet een verkenning gaat doen naar verbetering van het belastingstelsel, omdat wij gewoon rekening zullen moeten houden met die derving van accijnzen. Dat kunnen wij op heel veel verschillende manieren doen. Maar die derving zal er zijn, want als wij overgaan naar elektrisch, zullen de accijnzen wegvallen, dus daar moeten wij een nieuwe oplossing voor vinden. En als elektrisch het nieuwe normaal wordt, dan is het ook normaal dat elektrisch meebetaalt aan de opbrengst aan de mobiliteitskant. Dat zijn enkele dingen die in de verkenning naar de verbetering van het belastingstelsel moeten worden meegenomen. Zaken als proportionaliteit en uitvoerbaarheid zijn dan altijd de randvoorwaarden die om de hoek komen kijken. Het is dus juist belangrijk om in de breedte na te denken.

Ik heb nog een paar algemene vragen te beantwoorden.

De voorzitter:

Voordat wij daarmee aan de slag gaan, komt er nog een interruptie van de heer Van Aalst van de PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik wil nog iets zeggen over het elektrisch rijden. De PVV is niet tegen elektrisch rijden, maar dat moet je vooral uit de markt laten komen, vinden wij. Ik begrijp dat het kabinet de volgende visie heeft: wij subsidiëren het elektrisch rijden kapot en als iedereen elektrisch rijdt, gaan wij er accijns op zetten. Begrijp ik dat goed?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik begrijp de vraag niet helemaal. Het kabinet heeft in het regeerakkoord een aantal dingen gezegd, waaronder het streven naar 100% nieuwverkoop in 2030. Wij zijn nu dus met de Mobiliteitstafel in gesprek om te kijken op welke wijze wij die uitrol, het goede pad dat daarvoor nodig is, vorm kunnen geven.

De voorzitter:

Dat roept een vervolgvraag op.

De heer Van Aalst (PVV):

Volgens mij is dat precies wat ik zeg. Inderdaad gaat het om stimuleren, stimuleren, stimuleren. Dat doen wij bij de overheid altijd met subsidie. Iedereen moet elektrisch naar 2030 toe, maar ik hoor de staatssecretaris ook zeggen: als zo meteen de accijnzen wegvallen, moeten die opgebracht worden door het elektrisch rijden. Heb ik dat goed begrepen?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

We groeien ernaartoe dat in 2030 alle nieuwe auto's die erbij komen elektrisch zijn. Dat is dus iets anders dan: in 2030 rijdt iedereen elektrisch. Er is al een grote hoeveelheid auto's op de Nederlandse markt. Als je in 2030 alleen nog maar nieuwe schone, zero-emissie-auto's — elektrisch of op waterstof — toevoegt, dan duurt het nog tot 2050 voordat alle fossiele auto's echt verdwenen zijn. Er is dus sprake van een overgangssituatie waarin wij de herinrichting van het belastingstelsel kunnen vormgeven. En als zero emissie het nieuwe normaal wordt, dan is het ook normaal dat die gaat meebetalen. Je moet dus de ingroei daarvan vormgeven en er tegelijkertijd voor zorgen dat je het groeipad behoud. Dat zijn precies de onderhandelingen waar wij nu in zitten.

De voorzitter:

Volgens mij kan de staatssecretaris haar betoog vervolgen.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Eén punt dat ik nog wilde noemen, betreft de criteria voor het nieuwe Mobiliteitsfonds. Wij hebben een aantal heel mooie voorbeelden gehoord tijdens ons gesprek met de regio's — die hebben wij ook actief uitgevraagd — over je hoe je in de toekomst zou moeten nadenken over het Mobiliteitsfonds. Ook dan zal er een prioritering nodig zijn, want ook dan zullen wij nooit genoeg geld hebben om alles tegelijkertijd te doen. Wij zullen dus toch moeten prioriteren. Ik geef het voorbeeld van de A2 Maastricht. Iedereen zegt dat wij op een heel innovatieve manier naar dat project gekeken hebben. Wat heeft dat opgeleverd? Fantastische doorstroming, mooie groene loper, 30% stijging van de huizenprijzen in de omgeving, verbetering van de luchtkwaliteit en meer ruimte voor de fiets. Eigenlijk komt daar alles bij elkaar. Hoe zorg je dat je een Mobiliteitsfonds en criteria hebt waarin dit soort mooie projecten, die op heel veel vlakken bijdragen, ook goed in de prioritering naar boven komen? Dat gesprek hebben we nu met de regio's. We hebben de regio's ook nadrukkelijk gevraagd ons daarvoor ideeën aan te leveren, gebaseerd op hun eigen ervaringen in de regio met het huidige Infrastructuurfonds.

Dan wil ik nu overgaan naar een blokje over de fiets en daarna naar een blokje over de regio's. De heer Schonis vroeg naar de snelfietsroutes en of er voldoende ruimte is om de verschillende soorten fietsen goed te stallen in de fietsenstallingen. Hij gaf aan dat we steeds meer verschillende soorten fietsen krijgen, met ook verschillende soorten snelheden. Hij sprak ook over de opoe fiets, maar de fiets waar de opoe van mijn kinderen op rijdt, is niet meer dezelfde als die waar mijn opoe op reed. Dus zelfs de opoe fiets is aan verandering onderhevig. De snelfietsroutes zijn natuurlijk in het bijzonder geschikt om met die hele snelle fietsen hoge snelheden te halen. Maar zodra je in de stad komt, heb je met een andere verkeerssituatie te maken, zoals dat ook geldt

voor de auto en de bus. Dan is een aanpassing van de snelheid nodig om iedereen veilig door die omgeving te loodsen. De regio zorgt er bij de aanleg van snelfietsroutes voor dat ze voldoende breed zijn om grotere aantallen fietsers, ook met verschillende snelheden, aan te kunnen. Ook bij nieuwe stallingen wordt bewust rekening gehouden met nieuwe modellen fietsen. Bij bestaande stallingen wordt gezocht naar ruimte voor wat ze "buitenmodelfietsen" noemen, maar die inmiddels gewoon onderdeel uitmaken van ons Nederlandse fietsareaal. ProRail onderzoekt in pilots ook op welke manier die andere fietsen zo goed mogelijk kunnen worden ingepast, zodat er zo veel mogelijk fietsen in de fietsenstalling passen.

De heer Moorlag vroeg of het nog sneller kan. Hij is net even weg, dus ik wacht even met zijn vraag.

De voorzitter:

De heer Moorlag heeft mij gemeld dat hij zou vertrekken, maar hij heeft niet gezegd dat hij ook weer terug zou komen. Ik kan u dus niet garanderen dat wachten zin heeft.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dan gaan we dat niet doen. Tegen de heer Moorlag zou ik willen zeggen dat de ambities hoog zijn, dat we alles op alles zetten en dat we investeren in fietsenstallingen en fietssnelwegen. De staatssecretaris van Financiën heeft ook een hele mooie fietsleaseregeling uitgewerkt. We werken met fietsambassadeurs. En we werken samen met deelfietsaanbieders, zodat het straks overal in Nederland na aankomst met de trein veel makkelijker is om een deelfiets te pakken, met gebruikmaking van een app. We werken daar dus op allerlei manieren aan. Ik ben van plan om in het voorjaar met het IPO, de VNG en de partijen van de Tour de Force te komen met de Fietsagenda 2.0, waarin we al deze mooie initiatieven nog eens bij elkaar zetten.

Mevrouw Kröger vroeg naar een lijstje met overprogrammering op fietsinfrastructuur. Ik zou bijna zeggen dat we, ook binnen de beperkte ruimte die we van Financiën hebben om over te programmeren, die lijst hebben, want er waren meer aanvragen voor de 100 miljoen dan ik kon financieren. Als onderdeel van de 100 miljoen hebben we geld gestoken in het ontwikkelen van plannen, zodat ook die plannen nog worden uitgewerkt. Er ligt dus al een wensenlijstje klaar met plannen waarin relatief snel geïnvesteerd kan worden. De snelheid is een van de dingen waarop ik heb geprioriteerd bij de keuze voor de 100 miljoen, want de drukte neemt snel toe, dus wil je ook graag maatregelen die snel bijdragen aan het oplossen van die drukte.

De heer Dijkstra vroeg naar de stalling onder het IJ. Een stalling onder het IJ is natuurlijk iets anders dan een stalling op het maaiveld. Maar vierkante meters in Amsterdam in de buurt van het Centraal Station die vrij zijn voor een grote fietsenstalling, zijn ook heel beperkt. Natuurlijk moet heel goed gekeken worden naar een zorgvuldig ontwerp van die fietsenstalling. Amsterdam neemt twee derde van de kosten voor zijn rekening.

De voorzitter:

Ik zag dat de fietsen een vraag opriepen bij mevrouw Kröger. Ik geef haar het woord.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Goed om te horen dat er zo veel projecten voor de fiets zijn en dat er eigenlijk al sprake is van een soort natuurlijke overprogrammering. Ik merk zelf ook heel veel enthousiasme voor goede fietsinfra. Maar de vraag was vooral in het licht van de discussie over

onderbesteding en overprogrammering en of het mogelijk is met die overprogrammering fietsinfra te faciliteren als er meevallers zijn aan het eind van het jaar. Of tegenvallers, afhankelijk van hoe je ernaar kijkt.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik ga niet de discussie herhalen over onderbesteding en overprogrammering en of daaruit geld vrijvalt. Kort door de bocht gezegd: dat is niet zo. Maar er kan natuurlijk een keer een meevaller zijn. Ik begrijp dat mevrouw Kröger vraagt of er dan plannen klaarliggen voor de fiets. We laten op dit moment met geld uit de 100 miljoen een aantal plannen verder ontwikkelen. Daarnaast gaan we in kaart laten brengen wat er gerealiseerd is aan fietssnelwegen, zodat we kunnen zien waar de ontbrekende schakels liggen en wat interessant zou kunnen zijn en we de potentie van de fiets, die groter is dan we nu hebben kunnen financieren, in beeld hebben. Als er dan afwegingen te maken zijn, weten we waarvoor we kunnen kiezen en op welke manier. Ik hoop dat begin volgend jaar te hebben. En ik hoop ook dat we in de ideevorming — dat is wat anders dan overprogrammering — niet blijven stilstaan, maar lekker doortrappen.

Dan was er een vraag over station Zwolle van mevrouw Van der Graaf. De plannen voor een kelderstalling in Zwolle zijn in een vergevorderd stadium. Ik heb een bijdrage aan de gemeente geleverd. Ik heb nog geen nieuwe aanvraag gezien, maar misschien komt er nog iets. Dat is de stand van zaken op dit moment.

Misschien is het leuk om te melden dat de premier op dit moment op handelsmissie is in Colombia en dat hij de fiets mee heeft. De Nederlandse fiets gaat dus ook internationaal. We hebben een prachtige cycling embassy die op allerlei plekken zichtbaar maakt wat Nederland te bieden heeft. Vraagstukken van verstedelijking, drukte en luchtkwaliteit spelen natuurlijk over de hele wereld. Het is dan mooi om te kunnen laten zien welke oplossingen we daarvoor in Nederland hebben.

Dan zou ik over willen gaan naar Oost-Nederland als eerste regio. Of gaat de minister nu eerst verder?

De voorzitter:

Dan merk ik op dat het in Colombia erg bergachtig is. Dat is een spannende mededeling. We gaan naar Oost en ik geef het woord aan de minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We volgen maar gewoon de volgorde waarin we de MIRT-overleggen met de regio's hebben gevoerd. De eerste regio die aan bod kwam, was de regio Oost. Er was een vraag van de heer Stoffer. Hij is er niet meer bij, maar ik weet dat er op afstand door zijn medewerker wordt meegeluisterd. Hij heeft gevraagd naar de MIRT-verkenning voor de aansluiting A1/A30 bij Barneveld, of de verbreding van de A1 richting Apeldoorn dan nodig is en of alle opties op de agenda staan. We kijken in de verkenning uiteraard primair naar de belangrijkste verkeersknelpunten. Dat zijn de aansluiting van de A30 op de A1 en het traject tussen het huidige knooppunt en de aansluiting Voorthuizen. De verkenning zal breder verkeerseffecten in beeld brengen, maar vooralsnog zien we geen prioriteit voor een verdere aanpak van de A1 richting Apeldoorn. Wel wordt de A1 tussen de aansluiting Bunschoten en de aansluiting met de A30 en tussen Apeldoorn en Azelo aangepakt. Daarvan bent u op de hoogte. Daarnaast hebben we onlangs de verbreding van het traject knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten open mogen stellen.

De heer Dijkstra heeft gevraagd of het mogelijk is om de verbreding van de A12 alvast met prioriteit uit te voeren. Hij heeft het dan over Ressen-Oudbroeken. Ik moet hem helaas teleurstellen, want dat is niet mogelijk. Het project ViA15 bevat de doortrekking van de A15 en de verbreding van de A12 Duiven-Oud-Dijk. Hier is lang geleden al toe besloten, want het is het meest ideaal om zo werk met werk te maken en procedures niet dubbel te moeten doorlopen. Het tracébesluit van dit project is in februari 2017 al vastgesteld. Het nu openbreken van het tracébesluit zou tot vertraging en extra kosten leiden. We zouden dan allerlei onderzoeken opnieuw moeten doen. Bovendien is de aanbesteding ook al in volle gang. Dat kan dus helaas niet.

Mevrouw Kröger vroeg waarom we de A15 doortrekken. Zij vindt dat tegenstrijdig omdat we ook de Betuwelijn hebben. Onze constatering is dat de verkeersafwikkeling echt verbetering behoeft. Het draagt bovendien bij aan de ontwikkeling van de regio Arnhem-Nijmegen. We realiseren ook een belangrijke verbinding met het Duitse achterland. Ook in dit project trekken we samen met de regio op, die hieraan zelf ook fors bijdraagt. Verder geldt ook voor dit tracébesluit dat het in maart 2017 al is vastgesteld en dat de aanbesteding loopt. Het is verder een belangrijke prioriteit in het regeerakkoord, dus alle reden om daar voluit mee door te gaan.

De heer Stoffer heeft gevraagd of ik de handschoen wil oppakken die de regio aanreikt voor afslag 38 bij Elst. In het BO MIRT is afgesproken dat Rijk en regio samen de kosten dragen van de aanpassing van het viaduct Elst, onder voorwaarde dat de plannen voor de doorontwikkeling van het logistiek knooppunt Nijmegen die noodzaak onderbouwen. Dat onderzoek wordt uitgevoerd. De provincie Gelderland is daarmee aan de slag. Daar moet uit blijken wanneer investeren in dat viaduct urgent is. In het najaar van 2019 zullen wij daarover in het BO MIRT verdere afspraken maken. Zo hebben wij dat samen vastgesteld.

De heer Von Martels vraagt of ik bereid ben om te zoeken naar een structurele oplossing voor de A50 Ewijk-Paalgraven. De A50 tussen Nijmegen en Eindhoven is inderdaad van groot belang voor het economisch functioneren van de regio's Oost-Brabant en Arnhem-Nijmegen. Ik deel met de heer Von Martels dat er signalen zijn dat de capaciteit op de A50 zwaar onder druk staat. Wij zien de weg ook stijgen in de file-top tien. Die signalen neem ik zeer serieus. Daarom heb ik met Gelderland en Brabant afgesproken om onderzoek te gaan doen naar de omvang van de problematiek en de oorzaken en potentiële oplossingsrichtingen in kaart te brengen.

Dan de N35. Veel leden hebben daar opmerkingen over gemaakt. Ik wil toch nog even memoreren dat in de N35 al 650 miljoen is en wordt geïnvesteerd. Het is dus bepaald niet zo dat er niets gebeurt. Na uitvoering van die plannen zien wij geen prioritaire knelpunten meer op het gebied van doorstroming en veiligheid. In het BO MIRT heb ik echter wel afgesproken in gesprek te gaan met de regio over de plannen van de regio voor de N35. Ik informeer de Kamer graag over de resultaten van dat gesprek. Dat gesprek hoop ik snel met de regio te kunnen voeren.

Misschien moet ik nog iets zeggen over Mariënheem en daaraan vastgekoppeld de N35. Ik kan mij zo voorstellen dat de heren Van Aalst en Von Martels daarvoor opveren. Is de minister bereid om de doorsnijding van Mariënheem als prioritair aan te merken? In 2014 is al met de omliggende gemeenten en de provincie Overijssel een bestuursovereenkomst gesloten waarin afspraken zijn gemaakt over het verbeteren van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Maatregelen bij Mariënheem zijn onderdeel

van die bestuursovereenkomst. Die maatregelen worden nu in overleg met de gemeenten en de provincie voorbereid voor uitvoering. Ik wacht graag af welk effect die maatregelen hebben. Mocht het onvoldoende zijn, dan zou het gesprek met de provincie weer kunnen worden opgepakt.

De voorzitter:

Dat roept een vraag op bij de heer Von Martels.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zie dat ik nog een aanvulling heb over de N35. Sorry, toch niet; ik zie dat dit over de N36 gaat. Excuus.

De voorzitter:

Geen aanvulling. Dus een vraag van de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Ik dacht dat de heer Van Aalst eerder was, maar als u mij de gelegenheid geeft ...

De voorzitter:

Ik dacht dat de heer Van Aalst tevreden was met het antwoord, maar dat heb ik verkeerd gezien. Dan geef ik eerst het woord aan de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Elke keer als we het over de N35 hebben, wordt er gezegd dat er al zo veel in die weg geïnvesteerd wordt. Dat geloof ik ook wel, alleen lost dat het probleem nog niet op. Het gaat ons erom dat wij de Marsroute graag willen vaststellen. Wij willen die als prioriteit aanmerken. Volgens de NMCA is de Marsroute dat nog niet, maar volgens mij zijn er een aantal partijen in de Kamer die dat wel willen, waaronder de PVV, want al die veiligheidsplannen leiden er niet toe dat Mariënheem niet meer wordt doorsneden. Wij moeten die Marsroute als prioritair aanmerken, want het is absurd dat er nog een rijksweg dwars door een dorp gaat waar kinderen 's ochtends oversteken om naar school te gaan. Dat is te bizar voor woorden. Is de minister bereid om de N35 — 2x2 en 100 km/u, overeenkomstig de Marsroute zoals wij die ooit bedacht hebben — alsnog als prioriteit aan te merken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Van Aalst geeft het zelf al aan: volgens onze objectieve criteria krijgt de N35 geen prioriteit. Wij hebben met elkaar afgesproken dat wij ons aan die objectieve criteria houden. Wij zijn in gesprek met de regio, omdat die er heel uitdrukkelijk behoefte aan heeft om dit nog een keer te bekijken. Daartoe ben ik bereid. Wij zijn ook bezig met de extra maatregelen bij Mariënheem. Ik wil graag bekijken welk effect die maatregelen hebben. Nogmaals, ik heb de bereidheid uitgesproken om er nog een keer met de regio over in gesprek te gaan, want ik wil de regio de gelegenheid geven om met een nadere onderbouwing te komen. Op basis van de huidige informatie die ik heb, kan ik het simpelweg niet verantwoorden.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik begrijp dat het een kwestie is van keuzes maken. De PVV kiest daar wel voor. In tweede termijn zullen wij dan ook met een motie komen waarin wordt gevraagd de N35 te prioriteren. Ik ben heel benieuwd wat mijn collega's die in de afgelopen weken en maanden geschreeuwd hebben, ook de collega's in Overijssel van andere partijen als

VVD en CDA, zo meteen gaan doen. Als zij de N35 nu wel belangrijk genoeg vinden, ondanks dat die in de NMCA niet als prioriteit wordt aangemerkt, dan gaan wij op die manier proberen de minister te bewegen om de N35 toch als prioriteit mee te nemen.

De voorzitter:

Ik geloof dat daar geen vraag in zat. Dus dan nu toch de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Inderdaad. Het antwoord van de minister klinkt erg vrijblijvend. Zij gaat in gesprek met de provincie. Het valt maar te bezien wat daar uit komt. De minister noemt een bedrag van 600 miljoen euro. In de eerste ronde heb ik geduid op het traject Wijthmen-Nijverdal. Daar gaat het echt niet over dusdanig hoge bedragen. Ik stel dus voor om eerst de financiële consequenties in beeld te brengen. Houdt u ons op de hoogte van de gesprekken? Probeert u ons nog voor de behandeling van de Voorjaarsnota 2019 van een antwoord te voorzien? En geeft u daarbij ook aan wat in een MIRT-verkenning mogelijk is? Dat verzoek heb ik heel concreet aan de minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die bereidheid heb ik, want het is nog een heel onzekere marge. Het gaat om 400 miljoen of om 600 miljoen, en dat is nog een heel verschil. Ik heb de bereidheid uitgesproken om met de regio in gesprek te gaan. Als de regio zelf ook de agenda trekt, dan hoop ik dat wij daar voor de zomer duidelijkheid over kunnen krijgen, al was het maar dat wij precies in beeld hebben waar wij het echt over hebben.

De voorzitter:

Een vervolgvraag van de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Ik zet vraagtekens bij die objectieve criteria. Wij hebben het al eerder gehad over de NMCA. Wij hebben het onderwerp veiligheid. Wij hebben het onderwerp cofinanciering. Dat zijn belangrijke aspecten die bij deze weg een rol spelen. Ik hoop dat de minister ook de economische ontwikkelingen in het achterland — daarmee bedoel ik Duitsland — meeneemt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan alleen maar onderstrepen dat het ook mij niet ontgaat is dat niet alleen de regio, maar ook de Kamer groot belang hecht aan deze weg. Het is ook niet voor niets dat er al heel grote bedragen — ik herhaal het nog maar een keer — in worden geïnvesteerd. Het is belangrijk om duidelijk te krijgen wat er nog ontbreekt en welke financiële middelen daarvoor nodig zijn. Ik ben bereid om daar heel breed naar te kijken en natuurlijk ook rekening te houden met de verkeersveiligheid. Zeker.

De voorzitter:

Dan vervolgt de minister haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de N36. De heer Van Aalst heeft daar vragen over gesteld. Hij vraagt of een middengeleider op korte termijn misschien soelaas zou kunnen bieden. Bij het groot onderhoud aan de N36 in 2018 wordt de rijstrook verbreed en daarnaast wordt ook de ribbelmarkering aangepast en worden reflectoren aangebracht die in het donker de loop van de weg zullen aangeven. Naar aanleiding van de aangenomen motie onderzoek ik

wat de meerwaarde is van verbreden op de delen waar het groot onderhoud nu niet plaatsvindt. Het onderhoud is gepland voor 2020-2021. Met die maatregelen wordt het wegontwerp zo aangepast dat naar verwachting een deel van de ongevallen zal kunnen worden voorkomen.

De voorzitter:

Dat roept een interruptie op van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Helaas wel. Ik constateer dat de minister zegt dat de weg verbreed wordt en dat er ribbels worden aangelegd, maar dat zorgt niet voor meer veiligheid. Mensen op de N36 maken bewust de keuze om te gaan inhalen waar dat niet mag. Dat is nu juist het probleem. Dat gaan wij niet oplossen door de weg te verbreden. Mensen nemen nog steeds het risico om vrachtwagens te gaan inhalen. Dus de ene optie is dat wij die weg verbreden naar 2x2. Maar die ruimte biedt het budget gewoon niet en dat heeft geen prioriteit van de minister, en dat begrijp ik. De andere optie is dat wij veiligheidstechnisch iets doen. Dan zullen wij daar toch middengeleiders of curbstones of iets dergelijks moeten aanleggen om te voorkomen dat mensen nog gaan inhalen. Alle ongevallen die in de afgelopen periode gebeurd zijn, zijn het gevolg van het feit dat mensen op onmogelijke manieren toch vrachtwagens gaan inhalen. Dat gaan wij niet oplossen met ribbels aan de buitenkant of met een verbreding van de weg. Is de minister dat met mij eens?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik wil toch graag kijken wat de maatregelen die we nu gaan nemen voor effect zullen hebben. Het gaat dan niet alleen om de ribbelmarkering, maar ook om de reflectoren. Ik zou dat eerst willen afwachten, want we hebben niet voor niks met elkaar afgesproken om dat bij dit groot onderhoud eerst te gaan doen.

De heer Von Martels heeft gevraagd of ik bereid ben de verkeersveiligheid op de N50 bij Hattermerbroek-Ramspol te verbeteren. In het BO MIRT 2017 heb ik toegezegd om de verkeersveiligheid op de N50 daar te monitoren. Uit die monitoring blijkt dat het daar eigenlijk veiliger is dan op vergelijkbare rijks-N-wegen. Daarmee krijgt dat dus geen prioriteit. We zijn op rijks-N-wegen nog aan het inventariseren waar bermmaatregelen het meest effectief zijn. Daar zullen we ook deze weg nog in meenemen. Ik heb nu geen objectieve aanleiding om hier iets anders te doen.

De heer Dijkstra vroeg wat Rijkswaterstaat gaat doen bij de realisatie van de bredere Rijnbrug bij Rheden. De provincies Gelderland en Utrecht zullen binnenkort een besluit nemen over verbreding van de N233. Realisatie daarvan wordt door de provincies voorzien in 2022 tot 2025. De planning is aan de provincie, en Rijkswaterstaat werkt daaraan mee. Ik kan nog een keer het verzoek aan de provincies overbrengen of ze dit zo snel mogelijk willen doen, maar zij gaan over de planning. Vanuit Rijkswaterstaat zullen we gewoon graag meewerken.

Ik ben daarmee door mijn onderwerpen over Oost-Nederland heen.

De voorzitter:

Dank. Dan geef ik het woord aan de staatssecretaris, ook voor Oost.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. Er was een aantal vragen.

Ten eerste vroeg de heer Amhaouch of er langere treinen kunnen rijden op de Valleilijn. Het is mijn beeld dat als de perrons zijn aangepast, het dan inderdaad mogelijk is om langere treinen te laten rijden op de Valleilijn. In het BO MIRT Oost-Nederlands heb ik met de gedeputeerde van Gelderland afgesproken om op korte termijn tot afspraken te komen over de verdeling van risico's en vervangingskosten, ook bij de perronaanpassingen. Het speelt breder dat we met de provincies spreken over de BOV, de beheer-, onderhoud- en vervangingsopgave. Daar zal ik zo meteen nog op terugkomen. De keuze over de lengte en frequentie van treinen ligt uiteraard bij de concessieverlener en de concessiehouder voor de Valleilijn, maar dat wist de heer Amhaouch al.

De vraag van mevrouw Van der Graaf had betrekking op het onderzoek naar de kwartierdienst en waarom daarmee gestopt is. De invoering van de kwartierdienst op de hele Valleilijn was een ambitie van de provincie Gelderland. Gelderland is ook opdrachtgever aan ProRail voor het benodigde onderzoek. Ik heb inderdaad begrepen dat zij de invoering heroverwogen. Dat is omdat de inzet op de capaciteit met langere treinen de problemen met de punctualiteit heeft opgelost. In verband met de maatregelen die in Ede moeten worden genomen voor de spoorwegveiligheid wordt dat dus heroverwogen. Maar goed, ik wacht een nader standpunt van de provincie Gelderland over deze ambitie af.

De heer Amhaouch vroeg of een IC-stop in Barneveld tijdelijk kan worden overwogen. De verkeersproblemen op de A1 komen door automobilisten met verschillende herkomsten. Daarom is het echt de vraag of een tijdelijk IC-station aan de oplossing van dit probleem kan bijdragen. Een aantal andere stations is dan wellicht logischer. Het toevoegen van een extra stop gaat ook weer ten koste van de aansluitingen in bijvoorbeeld Apeldoorn en Deventer. Voor een heel grote groep bestaande reizigers vergroot dat nou juist de problemen. Goede communicatie over het fileprobleem en het aandragen van de trein als alternatief zijn mogelijk effectiever. De NS kan wel bekijken of misschien langere treinen kunnen worden ingezet. Ik snap heel goed waarom de heer Amhaouch hier aandacht voor vraagt. Er is daar namelijk alle reden voor een modal shift en voor overstappen naar een trein. Dan moet die trein echter wel kunnen leveren, hetzij door een extra station, hetzij door betere bediening van een aantal andere stations door bijvoorbeeld langere treinen. Dat zullen we bij de NS onder de aandacht brengen.

De voorzitter:

Dat roept een vraag op van de heer Amhaouch van het CDA.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik hoor de staatssecretaris, maar we weten dat de hele constructie van het klaverblad aangepakt wordt. Ons verzoek is toch om serieus met de NS en ProRail te bekijken of je daar met een noodperron tijdelijk een IC-stop kunt maken. Met die tijdelijkheid kun je ook zien hoe dat gaat uitwerken. Een weg terug is er altijd, maar ik zou de staatssecretaris graag willen vragen om met ProRail en de NS te bespreken hoe dat eruit zou zien en of het mogelijk zou zijn om dat daar tijdelijk te realiseren.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik snap heel goed dat de heer Amhaouch constructief zoekt naar oplossingen voor een probleem waarvan we zeker weten dat het daar gaat ontstaan, omdat dat klaverblad nou

eenmaal op de schop gaat. De eerste analyse is dat een extra stop ten koste zal gaan van aansluitingen en dat deze voor een grote groep bestaande treinreizigers nadelig zou zijn. Ik vind het prima om een noodperron nog een keer nadrukkelijk met de NS en ProRail te bekijken. Daar komen we dan even schriftelijk op terug, waarbij we dat inzichtelijk zullen maken. Ik denk namelijk dat we alle oplossingen serieus moeten bekijken, want er komt een serieus probleem aan. Dan kunnen we ook met elkaar vaststellen wat we wel kunnen doen, eventueel op andere stations. Met die kanttekening ben ik daar graag toe bereid.

De voorzitter:

Dat is voldoende voor de heer Amhaouch, dus ik geef het woord aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dan een mogelijke IC-stop in Harderwijk. In zijn algemeenheid begrijp ik heel goed dat op heel veel plekken de wens om een IC-station te worden heel belangrijk en aantrekkelijk is. Als we aan al die wensen tegemoetkomen, is het probleem dat we geen IC-stations meer hebben maar alleen nog maar stoptreinen. Dat ondergraaft de essentie van het voordeel. Je moet een vraag natuurlijk altijd nadrukkelijk onderzoeken, omdat je altijd moet kijken of we de stops nog op de juiste plekken hebben.

Er is al een aantal keren onderzocht of een IC-stop in Harderwijk mogelijk en haalbaar zou zijn. Dat blijkt niet zo eenvoudig. Er zijn soms ook gewoon verschillende wensen. Vaak is zo'n extra stop aantrekkelijk voor reizigers die er gebruik van zouden maken, maar weer nadelig voor doorgaande reizigers die een langere reistijd hebben. Ook de effecten op knooppunten zijn van belang. Dit soort vragen wordt natuurlijk altijd bij de NS neergelegd. De NS brengt het dan in kaart. De NS is verantwoordelijk voor het aanbieden van het netwerk en het inrichten van de dienstregeling. Deze vraag kunnen we bij de NS neerleggen, maar dit is dus al een aantal keer onderzocht. Dat wil ik als winstwaarschuwing meegeven.

Dan de bediening van Ede en Driebergen als IC-stop. In 2012 is bestuurlijk een treinbediening afgesproken waarbij binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer geen IC's meer zouden stoppen op Driebergen en Veenendaal-De Klomp. Ede heeft wel altijd IC-stops en er rijden zes sprinters van Utrecht naar Driebergen. Dit model blijkt inmiddels niet meer te passen. Er is een gesprek met de regio over verschillende opties. Ik snap heel goed dat de regio geen achteruitgang wil. De regio heeft een voorkeur uitgesproken voor een model waarin naast Ede ook Driebergen en Veenendaal-De Klomp een IC-stop houden. Het aantal sprinters moet dan wel terug van zes naar vier, want anders past het niet. We zijn dus met elkaar in overleg over wat hier de optimale oplossing is, met de reiziger op één. We zullen binnenkort samen met de betrokkenen een besluit nemen.

Voorzitter. Er was een vraag over de bediening van station Stadshagen aan de Kamperlijn. We kennen allemaal het drama van dit project. De problemen die zijn opgetreden zijn bekend. Er vindt nog steeds overleg plaats tussen de provincie Overijssel en ProRail. Ik word regelmatig over de voortgang geïnformeerd. Het is natuurlijk een regionaal project, dat ProRail uitvoert in opdracht van Overijssel. Daarom is mijn rol een wat andere dan bij een opdracht aan ProRail vanuit onze eigen verantwoordelijkheid. Ik dring er wel bij beide partijen op aan om op korte termijn tot een oplossing te komen. Voor de reiziger is het natuurlijk ontzettend zuur. Die wil natuurlijk

snel een oplossing.

De vraag van de heer Schonis ging over Zwolle-Enschede en de verbinding met Berlijn. De IC naar Berlijn rijdt via Hilversum en Deventer naar Hengelo, en gaat dan de grens over bij Bad Bentheim. We hebben een quickscan naar versnellingsmogelijkheden toegezegd. Bij die versnellingsmogelijkheden kijken we naar verschillende dingen: inzet van ander materieel, minder stops, maar ook potentieel gebruik van andere routes. In zo'n quickscan moet je gewoon naar alle mogelijkheden kijken. De uitkomsten van de quickscan stuur ik nog voor het kerstreces naar uw Kamer. Op 16 januari hebben we een AO Internationaal Spoor. Het lijkt me goed als we dan zowel het internationale goederenvervoer als het internationale personenvervoer bespreken. Op 16 januari zijn ook de gegevens van de quickscan beschikbaar.

De heer Amhaouch vroeg naar het doortrekken van de grensoverschrijdende treinverbinding Münster-Enschede naar Zwolle. Dat komt van de provincie Overijssel. De provincie Overijssel is aan Nederlandse kant verantwoordelijk voor deze verbinding. Ik begrijp van de provincie dat ze samen met het EUREGIO-samenwerkingsverband nadenkt over te zetten vervolgstappen.

Dat waren de vragen die ik had over de regio Oost.

De voorzitter:

Dank. Dan geef ik het woord weer aan de minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Dan gaan we verder met de goederencorridor. De heer Dijkstra heeft daar vragen over gesteld, maar ook anderen. De heer Von Martels vroeg met name naar de problematiek die we hebben met de truckparkings. Ik ben ontzettend blij dat we tijdens het BO over goederencorridors het conceptuitvoeringsplan truckparkeren met de provincies hebben kunnen tekenen, maar ook met EVO, TLN en het Havenbedrijf Rotterdam, zodat iedereen daarachter staat. We gaan een aantal concrete werkpakketten met acties uitwerken. Dat heeft te maken met de locaties, de veiligheid en de voorzieningen die daar moeten zijn, maar ook met informatievoorziening. We hebben al een groslijst met potentiële locaties, die ook op regionaal niveau nu verder uitgewerkt zal worden. Zo is bijvoorbeeld een uitbreiding van een bestaande truckparking bij Asten in voorbereiding. In de regio West-Brabant is er al een bestuursovereenkomst gesloten, met als doel de ontwikkeling van truckparkings. Ik kan nog het voorbeeld noemen van de gemeente Veghel, die middelen beschikbaar heeft gesteld voor de ontwikkeling van een parking op een bestaand industrieterrein. Ook de gemeente Moerdijk heeft concrete plannen aangekondigd voor de ontwikkeling van een beveiligde truckparking. Het gaat daar dus echt de goede kant op. Dat gebeurt ook onder aanmoediging van uw Kamer, moet ik zeggen.

De heer Van Aalst heeft gevraagd of we haast kunnen maken met de aanpak van de A15 tussen Ridderkerk en Gorinchem. Moeten we niet nu al nadenken over het knelpunt Valburg? Naar aanleiding van de NMCA 2017 en het additionele verkeersonderzoek naar de afwikkeling op de hele A15 is de MIRT-verkenning gestart op het traject Papendrecht-Gorinchem. Er is nog onvoldoende urgentie voor de andere plekken op de A15. Wel pak ik op basis van het verkeersonderzoek naar de A15 knelpunten over de hele A15 aan door middel van een kortetermijnmaatregelenpakket voor de A15. Ik ben blij dat we ook daarover in het afgelopen BO MIRT met de regio afspraken hebben

kunnen maken.

De heer Von Martels vroeg naar de bereikbaarheid van de greenport. Tijdens het BO MIRT van najaar 2017 is afgesproken om te starten met de integrale gebiedsuitwerking Ruimtelijk Logistieke invulling Greenport 3.0 Westland. De nadruk ligt daarbij op het ruimtelijke en economische onderzoek. Inmiddels is een integrale scenariostudie opgesteld, met opgaven voor de transitie naar die greenport 3.0. De volgende stap is een integrale aanpak voor het realiseren van de opschaling van cluster- naar netwerkkracht. Die is met de regio afgesproken. Dat zal dan weer terugkomen in het BO MIRT van 2019.

De heer Stoffer heeft een vurig pleidooi gehouden voor de modal shift in de binnenvaart. Ik weet dat vele andere leden daar hetzelfde over denken. Die ambitie delen we met elkaar. We delen met elkaar ook de zorgen over de lage waterstand en wat die mogelijk zou kunnen doen voor een reverse modal shift. Alleen het water en de vaarwegen op orde hebben is echter niet genoeg. Het blijft uiteindelijk ook een keuze van de logistieke partijen en de opdrachtgevers, de verladers. We zullen ons in onze hele werkgeversaanpak uitdrukkelijk niet alleen richten op personenvervoer, maar zeker ook naar het goederenvervoer kijken. We hebben natuurlijk ook aandacht voor de problemen in de fysieke infrastructuur. De heer Stoffer heeft gevraagd naar het tegengaan van de bodemerrosie. Daar kijken we naar in het kader van het integrale riviermanagement. Ik denk dat dat voldoende is.

Dan ben ik door de vragen over de goederencorridors heen.

De voorzitter:

Dan geef ik het woord aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. De heer Amhaouch stelde een vraag over de greenport Venlo. Hij vraagt hoe we voorkomen dat er een knelpunt ontstaat bij Venlo. Dat is inderdaad een belangrijk knooppunt. Dat neemt voor het goederenvervoer in belang toe. Daarom heb ik in de brief over de Betuweroute ook aangegeven dat we bezig zijn met het faciliteren van de 740 meter lange goederentreinen en daarnaast de aansluiting van de railterminal op Trade Port Noord. Natuurlijk speelt ook de elektrificatie van de Maaslijn een rol. In het BO MIRT Goederencorridors is afgesproken dat de knelpunten, waaronder Venlo, komen met een plan van aanpak. ProRail en mijn ministerie zijn daar ook bij betrokken. ProRail brengt op dit moment in kaart welke samenhangende maatregelen nog meer nodig zijn voor het treinverkeer in de omgeving van Venlo. De greenport maakt daar deel van uit. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de nationale en internationale treinen, het goederenverkeer van en via Venlo, en de grensroute naar Duitsland. Ik ben van plan om nog voor de kerst een brief over het goederenvervoer naar de Kamer te sturen. Daarin zal ik hier ook op terugkomen, zodat we daarover tijdens het AO van 16 januari uitgebreider met elkaar kunnen spreken.

Dat was het, voorzitter.

De voorzitter:

Dan geef ik het woord aan de minister voor het gedeelte Zuid-Nederland.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat klopt, voorzitter. Dan begin ik maar weer bij de heer Van Aalst. Hij vroeg of de verkeerslichten bij knooppunt Hooipolder verwijderd kunnen worden. Dat is een terugkerend onderwerp. We hebben het daar al vaker over gehad. Omdat we zorgvuldig moeten omgaan met ons budget, dit in de NMCA geen groot knelpunt is en dat er in de toekomst ook niet aan zit te komen, hebben we hier geen prioriteit aan gegeven. De kosten van het plan dat u nu noemt, liggen ver boven het beschikbare budget. We hebben het ook nog niet helemaal kunnen toetsen op volledigheid. Ik wil best aan u toezeggen dat we nog even specifiek naar dit plan kijken en dat ik daarover wat meer en detail zal rapporteren. Misschien kan dat bij het algemeen overleg Wegen en verkeersveiligheid, dat we binnenkort krijgen. De inschatting is dat het geen soelaas gaat bieden, ook gewoon omdat het veel te duur is.

De heer Van Aalst vroeg of ik de A2 bij Het Vonderen en Kerensheide naar voren kan halen, ook om de bereikbaarheid van VDL Nedcar te optimaliseren. We hebben inderdaad afspraken gemaakt over het eerder beschikbaar stellen van financiële middelen voor de A2 bij Het Vonderen en Kerensheide. Ik ben dat voortvarend aan het oppakken. De bereikbaarheid van VDL Nedcar kan daar inderdaad mee worden verbeterd. Ik hoop dat u er blij van wordt als u mijn voornemen hoort om het uiterste te proberen om dit met twee jaar te gaan versnellen. Dat is nog geen garantie, maar dat gaan we echt proberen. Dat betekent dat we het tussen 2023 en 2025 zouden kunnen openstellen. Daar gaan we ons best voor doen.

De heer Van Aalst vroeg om de A2 bij Eindhoven/Weert op te waarderen naar 2x3 rijstroken. De heer Van Aalst weet ook dat dit traject een deelprogramma is binnen het SmartwayZ-programma. Vorig jaar is in de programmaraad SmartwayZ afgesproken om een pakket aan kleinschalige maatregelen te nemen om filedruk op dat traject te verminderen. Dat pakket is nu in uitvoering. Daarnaast hebben we afgesproken dat we blijven monitoren of dat soelaas biedt en of er in de toekomst nog meer nodig is. Op dit moment is het nog te vroeg om daar een besluit over te nemen, omdat we nog niet weten hoe dat eerste pakket gaat uitwerken.

De heren Van Aalst en Dijkstra, en ik geloof eigenlijk bijna alle partijen, vroegen hoe het staat met de A67, en of die niet kan worden opgewaardeerd naar 2x3.

Mevrouw Kröger heeft daar niet naar gevraagd, begrijp ik. U vroeg het inderdaad niet allemaal: meerdere leden vroegen het niet. Een aantal van uw leden, waarvan ik er een paar heb genoemd, hebben daar specifiek naar gevraagd. Ik begrijp dat u anders in de problemen kunt komen. Mevrouw Kröger heeft daar níét voor gepleit.

We hebben met de regio gekozen voor een verbreding tot Geldrop. Dat is ook het belangrijkste knelpunt op die weg. Een verdere verbreding past niet in het beschikbare budget. We hebben ook gekeken naar de effecten op het hele netwerk. Je ziet dan dat verdere verbreding de congestie op de A2-randweg weer groter maakt. Vandaar dat we nu niet kiezen voor die verdere uitbreiding, maar eerst samen met de regio binnen het programma SmartwayZ kijken naar de ontwikkeling in het gebied en de noodzakelijke maatregelen die genomen moeten worden. Het budget dat nog overblijft is en blijft beschikbaar binnen het programma.

Ik heb nog iets over hetzelfde onderwerp. Zal ik dat misschien even afmaken?

De voorzitter:

Ja.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We hebben samen met de regio bestuurlijke overeenstemming bereikt over die voorkeur. Het pakket kortetermijnmaatregelen voor het hele traject bevat ook een toekomstvastе verbreding tussen Leenderheide en Geldrop. De kortetermijnmaatregelen waaraan we voor de rest van het traject moeten denken, zijn bijvoorbeeld pechhavens, verbetering van aansluitingen en slimmere maatregelen voor veiliger invoegen. Het is een heel pakket dat daar ook van toepassing zal zijn. Wij hopen dat dit voor een deel soelaas biedt voor het traject voorbij Geldrop.

De voorzitter:

Dat lost de vraag van de heer Schonis op, geloof ik. Dat is fantastisch. Dan geef ik het woord weer aan de minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De minister was klaar met dit blok over regio Zuid.

De voorzitter:

Dank. Dan zag ik dat de staatssecretaris ook nog een mapje over Zuid heeft. Die wil ik graag het woord geven.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. Ik begin in het Zuiden, aan de andere kant, bij de opmerking over Gent-Terneuzen. Op dit moment wordt met Europese SEV-middelen onderzoek uitgevoerd naar de bereikbaarheid per spoor van de Kanaalzone Gent-Terneuzen. Naast nut en noodzaak van infrastructurele maatregelen wordt ook onderzoek gedaan naar alternatieve oplossingen, zoals benuttingsmaatregelen. Ik denk dat het heel goed is om dat onderzoek in de breedte te doen. In het BO MIRT van vorige week heb ik afgesproken om in de eerste helft van 2019 een bestuurlijk rondetafelgesprek te organiseren. Hieraan zullen regionale en federale overheden van België en Nederland deelnemen. Het is mooi om een grensoverschrijdende opgave centraal te zetten in zo'n overleg. Daar zijn we blij mee.

Een vorm van internationaal spoor waar het iets minder snel loopt, is de drielandentrein. Hiernaar is nadrukkelijk gevraagd door onder anderen de heer Amhaouch. België stelt nog andere eisen aan de toelating dan Nederland. Dat kunnen we alleen maar respecteren, en daar kunnen we verder niet zo veel aan doen. IenW is al wel lange tijd in overleg met België om te kijken hoe we toch tot een oplossing kunnen komen. De gesprekken zijn goed, maar er zit nog te weinig voortgang in. Ik kan het niet heel veel mooier maken. Uiteindelijk kan bemiddeling bij de EU-Commissaris natuurlijk een optie zijn, zoals iemand suggereerde. Uiteindelijk zullen we alle opties benutten, maar we proberen eerst gewoon in het bilaterale overleg eruit te komen. Daarbij is het goed om eventuele verschillen van interpretatie van EU-regelgeving uit de weg te ruimen. Daar wordt aan gewerkt. We hopen dat die trein zo snel mogelijk echt een drielandentrein wordt, in plaats van een tweelandentrein.

Dan het overleg met Duitsland, met name met Nordrhein-Westfalen. Met deze regio voeren we inderdaad regelmatig overleg. De verhoudingen zijn heel goed. Een recent voorbeeld was de positieve uitkomst van de overeenkomst die recentelijk is gesloten met het Verkeersverbund Rhein-Ruhr over de mooie verbinding met Düsseldorf. De

gesprekken verlopen voorspoedig.

Voorzitter, dat waren mijn vragen over regio Zuid.

De voorzitter:

Ik begrijp dat er nog één vraag over Zuid is die in de eerste termijn van de Kamer gesteld was en niet beantwoord is, te weten de vraag over de A79.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die vraag zit in de map overige, omdat die met onderhoud te maken had en geen gespreksonderwerp in een BO MIRT is geweest.

De voorzitter:

Oké. Dan weet ik niet wat de volgende map wordt. Het is Zuidwest? Dan geef ik het woord aan de minister over regio Zuidwest.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als u het zo uitspreekt, klinkt het ineens heel gek: Zuidwest. De heer Van Aalst heeft gevraagd of we de A4-Zuid prioriteit zouden moeten geven. Er is al eerder onderzoek naar gedaan. Het zou een hele forse ingreep zijn, ook in het landschap. Daardoor wordt het een heel duur project: ongeveer 1 miljard. Los van het feit dat we daar geen geld voor hebben, komt het ook niet naar voren alsof het een NMCA-knelpunt zou oplossen. Ik richt mij vooral op het verbeteren van de doorstroming op de ruit van Rotterdam en op het aanpakken van de A16-Van Brienenoordcorridor. Daar hebben we mooie afspraken kunnen maken — een aantal van u heeft dat gememoreerd — over het realiseren van een multimodale oeververbinding in Rotterdam.

De heer Dijkstra heeft gevraagd of ik de Bodegravenboog in de korte, goedkope versie — zo omschrijf ik hem maar even huiselijk — meeneem bij het onderzoek naar de A12 Gouda-De Meern. Daar kan ik bevestigend op antwoorden. Het zit sowieso in het onderzoek.

De heer Von Martels vraagt of we de A15 Papendrecht-Gorinchem naar voren kunnen halen. Daar kunnen we nog niet zo veel van naar voren halen, want dat is nog een verkenning en die loopt op zich op schema. We houden goed de vaart erin.

De heer Von Martels vraagt ook of ik goed kan kijken naar de verbinding Ridderkerk-Krimpenerwaard, de Algerabrug. Dan hebben we het weer over die oeververbinding. Het antwoord daarop is: ja. Korter kan ik het niet zeggen.

Dan heeft de heer Von Martels ook gevraagd naar de A20 Nieuwerkerk-Gouda. Vervroeging is mogelijk door voorfinanciering van de provincie. Gaan we daar gebruik van maken, vroeg hij. Het voornemen is inderdaad om de realisatie eerder te kunnen starten. Wij nemen daarin de mogelijkheid van voorfinanciering mee. We zullen er waarschijnlijk gebruik van maken.

De voorzitter:

Dat roept een vraag op van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik had er eigenlijk geen vraag aan willen besteden, maar ...

De voorzitter:

Dat komt mooi uit, dan wordt het een korte vraag.

De heer Van Aalst (PVV):

Volgens mij was het de motie-Van Aalst/Dijkstra van vorig jaar die opriep tot versnelling. Ik neem aan dat de minister daar al mee bezig is. Ik ben er blij mee als ze nog eens extra gaat versnellen, maar volgens mij versnellen we al.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daarom gaf ik ook aan dat de verkenning is opgepakt en dat we het zo snel mogelijk doen. Veel meer kan ik er niet over zeggen.

Dan kom ik bij het laatste en dat gaat ook over versnellen. Ik begrijp dat u alles liever gisteren af had willen hebben. Dat hebben wij zelf ook het liefst, maar dat kan helaas niet allemaal. Dit gaat over de maatregelen op de N59, omdat daar weer ongelukken zijn gebeurd. In antwoord op een vraag van mevrouw Van der Graaf kan ik melden dat we met de regio hebben afgesproken dat we 5 miljoen beschikbaar stellen om de plannen nader uit te werken. Bij het BO MIRT 2017 was dat. Inmiddels heeft Rijkswaterstaat voor dat bedrag een pakket maatregelen uitgewerkt en besproken met de regio. Daarbij gaat het voornamelijk om het versterken van de bermen. In 2019 verwachten we daarvoor het realisatiebesluit te nemen. Er wordt voortvarend aan gewerkt. Ik hoop echt dat we snel in 2019 aan de slag kunnen.

Dat was mijn bijdrage over regio Zuidwest.

De voorzitter:

Dank. Nu had ik het zelf nog over Noordwest, maar Zuidwest is er dus ook, vandaar mijn reactie. Ik geef het woord aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Zowel in Zuidwest als in Noordwest — om de link maar meteen te leggen — zien we een enorme groei. We zien enorme groei in mobiliteit, in woningbouw, in de economie. Er komen grote knelpunten aan in steden als Den Haag en Utrecht. Tegelijkertijd is er op dit moment niet het budget om overal honderden miljoenen aan verkenningen te tekenen. Toch moet er ook in die regio's gestart worden: het oplossen van die problemen moet van de kant af komen. Daarom zijn er voor zowel Den Haag als Utrecht belangrijke stappen gezet dit jaar, om met een aanpak te kunnen starten. We moeten geen kip-eisituatie krijgen waarbij de woningbouwplannen nog niet concreet en uitgewerkt genoeg zijn om een groot maatregelenpakket te starten, terwijl je ook niet wilt dat die woningbouwplannen al helemaal zijn uitgewerkt, zonder dat de mobiliteit erin is meegenomen. Ik zal er zo op terugkomen, maar dit is iets waar ik gelukkig samen met de bestuurders, zowel in Den Haag als in Utrecht, een mooie stap heb kunnen zetten om de schop in de grond te krijgen, ook voor het ov en de fiets.

De vraag van mevrouw Kröger ging over de schaa sprong Zoetermeer-Rotterdam. Met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag — dat is natuurlijk meer dan alleen Den Haag — werk ik samen in de Werkplaats Metropoolitaan OV en verstedelijking. Wij kijken op basis van een integrale gebiedsontwikkeling naar de ov-bereikbaarheid. We hebben allemaal in verschillende bewoordingen gezegd dat dit belangrijk is. We gaan dus nu aan de slag met de Binckhorst. De directe verbinding Zoetermeer-Rotterdam zit op dit

moment nog niet in de plannen, maar in het kader van het Toekomstbeeld OV gaan we met elkaar over heel veel dingen spreken. Het is wel een heel kostbare, die op dit moment dus niet in de plannen zit.

Wat we wel doen, heeft van alles te maken met de ontwikkeling van de Binckhorst. We proberen ervoor te zorgen dat die ontwikkeling op gang wordt gebracht. Mevrouw Teunissen vroeg in het bijzonder aandacht voor het meteen goed maken van de ov-bereikbaarheid. Dat is natuurlijk heel logisch, want het is zo'n binnenstedelijke locatie dat het ov een heel logische optie is. Heel dicht bij de Binckhorst liggen drie bestaande stations: Hollands Spoor is dichtbij, Laan van Nieuw Oost-Indië is dichtbij en Voorburg is ook dichtbij. Het gaat dus ook om het goed ontsluiten van de bestaande stations, naast het investeren in nieuw ov. Om de ov-bereikbaarheid en de verstedelijking in de Binckhorst te verbeteren, investeer ik samen met de regio bijna 140 miljoen. Hiermee zetten we een concrete stap, onder andere met de aanleg van een vrij liggende HOV-busbaan, die sneller te realiseren is dan een hele lightrailinfrastructuur. Maar we nemen ook maatregelen voor de fiets en voor smart mobility. Ik zal een paar concrete voorbeelden geven. Er wordt gekeken naar de uitbreiding van fietsenstallingen op de stations die ik noemde. Ook wordt gekeken naar de realisatie van een fiets- en voetgangersnetwerk. In de gebiedsontwikkeling — dus echt in het ontwerp van het CID — wordt goed nagedacht over de lokale fiets- en voetgangersinfrastructuur. Er wordt gekeken naar de stallingsvoorzieningen, maar ook naar de ombouw van viaducten, zodat je op een gegeven moment een HOV-verbinding, of zelfs een lightrailverbinding, echt makkelijk mogelijk kunt maken. Er worden haltes gerealiseerd. Er wordt dus heel veel en op allerlei manieren geïnvesteerd in het openbaar vervoer en in de goede ontsluiting van dat binnenstedelijke gebied van de Binckhorst.

Voorzitter, dat was wat ik te melden had over Zuidwest.

De voorzitter:

Mevrouw Teunissen heeft daar nog een vraag over, dus ik geef haar graag het woord.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):

Dank aan de staatssecretaris voor de uitgebreide beantwoording over de Binckhorst. Er wordt al jarenlang gesproken over een lightrailverbinding naar de Binckhorst. In dat gebied komen 20.000 woningen. Op ov-gebied hebben in Den Haag tot nu toe juist die trams en die lightrailverbinding heel goed gewerkt. Toch wordt er dan vanuit een soort armoede — "ja, we hebben niet meer geld" — gekozen voor die busverbinding. Nu wordt er dus geïnvesteerd in een busverbinding op korte termijn, terwijl er wel gesproken wordt over een lightrailverbinding. Ik heb de staatssecretaris horen zeggen hoe belangrijk zij goed ov vindt. Het is veel comfortabeler om een lightrailverbinding aan te leggen voor iedereen die daar komt te wonen. Ik vraag me af waarom de prioriteiten dan zo liggen. Waarom wordt er 1 miljard besteed aan de verbreding van een weg, wat een zeer beperkte winst oplevert, en slechts 140 miljoen aan zo'n lightrailverbinding, waar 20.000 mensen van kunnen profiteren? Het is natuurlijk nog steeds een groot bedrag, maar toch. Kan de staatssecretaris dat uitleggen in een tijd van klimaatverandering en in een tijd waarin we echt een modal shift moeten maken? Waarom lukt het dan niet om voor 20.000 mensen een lightrailverbinding op poten te zetten?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Het verbaast me altijd zo dat partijen of mensen zich zo vast kunnen klinken aan één instrument. Alsof alleen de lightrailverbinding een goede manier is om zo'n nieuwe wijk

van 20.000 mensen op een duurzame manier van vervoer te voorzien. U weet waar de Binckhorst ligt. Voor de afstand van de Binckhorst naar de binnenstad hier zou je eigenlijk helemaal niet in de tram moeten stappen. Dan moet je gewoon lekker op de fiets gaan. Ik denk dat het hemelsbreed nog geen 2 kilometer is. Je kunt het lopen met goede wandelschoenen aan. Daarnaast ligt de RandstadRail er al. Daarom noem ik ook heel nadrukkelijk het benutten van de bestaande stations. Als die capaciteit er is, gaan er, als onderdeel van de ontwikkelingen van het hele maatregelenpakket Binckhorst, bijvoorbeeld ook extra trams rijden op de RandstadRail. Dat zijn zaken die je heel snel kunt realiseren. Ik wil dus niet wachten met het nemen van maatregelen tot eindelijk de budgetten voor een lightrail voldoende zouden zijn. Want dan weet ik één ding zeker: dan gebeurt er de komende jaren niks. Dan loop je het risico dat daar een wijk ontwikkeld wordt zonder ov-verbindingen. En dan loop je het risico dat mensen niet als eerste modaliteit de fiets pakken richting één van die drie stations die zo ongeveer om de wijk heen liggen. Dat zou overigens nog veel minder ruimte in beslag nemen dan een lightrailverbinding.

De lightrailverbinding kan nog steeds een mooi perspectief zijn voor de toekomst. De doorontwikkeling naar de lightrailverbinding blijft juist mogelijk: een deel van de investering is erop gericht om die doorontwikkeling mogelijk te maken. Maar dan moet je 75% van de financiering in beeld hebben. In de tussentijd moet je ervoor zorgen dat die nieuwe wijk goed ontsloten wordt met de fiets, met extra trams op de RandstadRail en met een extra HOV-verbinding met afspraken over zero-emissiebusen. Dat kan dus hartstikke duurzaam zijn. Ik denk dat we de mensen die daar nu aan de slag willen, dan goed kunnen bedienen, op een duurzame manier. Dat is beter dan zeggen dat we alles in de ijskast zetten totdat het hele bedrag voor de hele lightrailverbinding er is. Dat zou zonde zijn van alle voortgang die we op de korte termijn kunnen maken.

De voorzitter:

Ik zie dat er nog behoefte is aan een vervolg. Ik geef dus het woord aan mevrouw Teunissen.

Mevrouw Teunissen (PvdD):

Ik ben het met de staatssecretaris eens dat een lightrailverbinding niet de enige manier is om een gebied te ontsluiten. Maar ook niet alle mensen kunnen op de fiets. Dat kan gewoon niet! Er zijn veel mensen met een afstand tot die haltes. Er zijn ook heel veel oudere mensen en mensen met een beperking. Die kunnen niet zo makkelijk op de fiets stappen en naar de stations. Het gaat om een afstand van zo'n anderhalve kilometer. Het gaat niet om een paar honderd meter. Er is ontzettende veel draagvlak in de stad. En dat geldt niet alleen hier voor de Binckhorst, maar dat geldt overal. Wat is nou echt een goed alternatief voor die auto? Waardoor stappen mensen uit de auto? Door die snelle lightrailverbindingen. Dat is een goed alternatief om mee naar je werk te gaan. Dat is niet een bus waar je honderden meters naartoe moet lopen. De combinatie van fiets en lightrailverbinding is een bewezen, efficiënt alternatief voor de auto. Ik wil dat toch gezegd hebben. Ik vind het echt jammer dat de staatssecretaris dat niet ziet en gaat inzetten op een busverbinding. Dat is ondermaats voor zo'n gebied.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

En ik vind het heel erg jammer dat mevrouw Teunissen eigenlijk zegt: stopt u alles maar in de ijskast en laat alle mensen die niet op de fiets naar het station kunnen dan maar de auto pakken. We treffen nu de voorbereidingen voor een lightrailverbinding. We zetten nu de eerste stappen en dat zijn nadrukkelijk niet de laatste. Maar ik wil niet alles in de

koelkast zetten en die wijk zich laten ontwikkelen zonder een goed ov-aanbod. We bereiden de mogelijkheid van een lightrailverbinding voor. Daar moet echter 75% dekking voor zijn. Als mevrouw Teunissen dat geld voor mij beschikbaar stelt, kunnen we natuurlijk sneller gaan, maar dan moet ze wel de meerderheid van de Kamer meekrijgen. Het geld voor de lightrailverbinding is er op dit moment niet, maar die wijk moet tot ontwikkeling komen. Dat is van belang, want de woningnood is groot. De bouw moet van start kunnen gaan met een goed ov-aanbod. En ook bij een lightrailverbinding zullen mensen nog steeds van hun voordeur naar de halte van de lightrailverbinding moeten gaan. Dat is misschien wel makkelijker met een HOV-verbinding, want die bus kan misschien wel wat vaker stoppen dan dat bij een lightrailverbinding kan. U heeft het over de afstand naar de halte. Een HOV-verbinding kan in de uitwerking nog weleens dichterbij de voordeur komen. En inderdaad, er zijn mensen die niet zo makkelijk op de fiets naar het station kunnen. Die mensen zijn er en we moeten voor iedereen een goed alternatief hebben. Voor hen moeten we ook een goede oplossing hebben. Maar het zou niet goed zijn om te wachten. Het is goed om bij de ontwikkeling van die wijk meteen het ov mee te nemen. En we vinden allebei op termijn die lightrailverbinding een prachtig en hoogwaardig alternatief en het zou heel mooi zijn als het zich daarnaartoe kan doorontwikkelen. Ik denk dat we elkaar daarin kunnen vinden.

De voorzitter:

Dat roept toch nog een korte vraag op van mevrouw Teunissen. Ik heb wel wat herhaling gehoord. Maar ga uw gang.

Mevrouw Teunissen (PvdD):

Ja, ik heb nog een hele korte reactie. De staatssecretaris doet nu alsof ik zeg dat het allemaal maar uitgesteld moet worden en in de ijskast moet worden gezet. Dat is niet het geval. Maar ik wil goed benadrukken dat dit kabinet kennelijk niet kiest voor een goed, hoogwaardig, comfortabel openbaar vervoer, maar wel gaat voor de verbreding van een snelweg waarvan we weten dat die niet gaat bijdragen aan de oplossing van het fileprobleem.

De voorzitter:

Hier zat volgens mij geen vraag in, maar ik geef toch maar even het woord aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Het kabinet heeft gezegd: we hebben budgetten voor spoor en we hebben budgetten voor weg. Binnen het budget voor spoor en ov kan ik bedenken hoe ik dat geld zo goed mogelijk uitgeef. Ik ben blij dat mevrouw Teunissen terugkomt van haar opmerking dat we moeten wachten. Maar als ik per se alleen een lightrailverbinding zou willen, zou ik moeten wachten, want daar kan ik nu het geld niet voor op tafel leggen. Daarom kies ik voor dit tussentijdse pakket. Met dit budget moet ik het doen. Als we straks het Mobiliteitsfonds hebben, krijg je een integrale afweging. Ik begrijp dat mevrouw Teunissen daar ook een voorstander van is.

De voorzitter:

Oké, volgens mij kunnen we dan naar Noordwest. Ik geef het woord aan de minister. O, voordat we dat doen, heeft de heer Laçin nog een vraag.

De heer Laçin (SP):

Ja, nog een korte vraag. Ik had vragen gesteld over Breda-Utrecht. Waar komen die

terug?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:
Bij Noordwest.

De **voorzitter**:
Hij komt nog, begrijp ik, maar waar hij precies zit, wacht ik even af. Ik geef het woord aan de minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Hij komt, hij komt!

Ik begin toevallig met de heer Laçin. Hij heeft gevraagd hoe het staat met de bediening van de bruggen over de Oude IJssel en wat we kunnen doen voor die uitzonderingsgevallen. Ik deel met hem dat het vervoer over water ook mogelijk moet zijn tot in de haarvaten van het vaarwegennet, zodat de binnenvaart een aantrekkelijk alternatief is voor vervoer over de weg. Ik begrijp zijn zorgen over het bedienregime bij de bruggen, maar deze bruggen zijn in beheer bij het waterschap. Ik kan dus wel aan uw oproep tegemoetkomen door de zorgen, die wij delen, nog eens over te brengen aan het waterschap, maar het is aan het waterschap. Ik zeg u toe dat ik daar graag aandacht voor vraag.

Mevrouw Kröger wil de A27 heroverwegen vanwege het bouwtechnisch risico. U weet dat de A27 Ring Utrecht een heel belangrijk project is. Utrecht is de draaischijf van Nederland. Meerdere Kamerleden hebben dat gezegd. Het project is ook niet voor niets in het regeerakkoord vermeld. Nut en noodzaak zijn onderbouwd in het tracébesluit, dat momenteel bij de rechter ligt. In het voortraject is naar heel veel alternatieven en varianten gekeken, ook door de onafhankelijke commissie-Schoof. Er is overtuigend aangetoond dat alleen ov-alternatieven niet probleemoplossend zijn. Elk groot project kent bouwtechnische risico's. Daarvoor hebben we ook een reservering opgenomen in het project. Op dit moment zijn er geen inzichten die om aanpassing van het plan vragen. Een andere vraag is of u daar meer informatie over kunt krijgen. In de aanbestedingsfase van een project kunnen we geen details delen, niet alleen niet met de Kamer maar ook niet met wie dan ook.

Dan de snelheidsverlaging op de Ring Utrecht. Dat was ook een vraag van mevrouw Kröger. Er is uitgebreid onderzocht of dat helpt voor de doorstromingsproblematiek en het blijkt dat er geen verschil is in doorstroming tussen een snelheid van 80 km/u en 100 km/u. Daarover is eerder in de Kamer gesproken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Komt er nog meer?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Niet over de A27, nee.

De **voorzitter**:
Dat roept een vraag op, maar voordat we dat gaan doen merk ik op dat u over de finishlijn gaat. Het worden dan twee korte vragen bij elkaar opgeteld.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Daar doe ik het voor.

Toch even over de risico's. De minister schetst dat er bij elk project risico's zijn, maar ik denk dat het, zoals in de reactie op mijn Kamervragen staat, van een andere orde van risico is als de folie scheurt en je inderdaad moet gaan pompen. Dat heeft een grotere impact: financieel, maar ook op de natuur in Amelisweerd. En dan schrik ik toch wel van het antwoord op vraag zes, dat er geen plan B is oftewel geen indicatie van wat we dan doen. Ik vraag de minister nogmaals of de Kamer inzichtelijk kan krijgen wat, mocht het mis gaan — daar probeert het Rijk zich voor in te dekken binnen de aanbestedingsprocedure — de implicaties zijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zoals ik net al heb aangegeven, kan ik geen inzage geven in hoe het eraan toe gaat in het aanbestedingsproces. Wij mogen erop vertrouwen dat aannemers geen projecten aannemen die zij niet kunnen waarmaken. Er is ook op andere plekken ervaring mee opgedaan. Ik zie daar dus geen aanleiding voor.

De voorzitter:

Ik zie dat mevrouw Kröger nog niet tevreden is, maar ik vraag me af of het niet beter is om het betoog te vervolgen, want het was eigenlijk al een herhaling van een eerdere vraag, als ik het goed gevolgd hebt. Hebt u nog een korte opmerking om het af te sluiten? Dat is wel iets anders dan een lange vraag om door te gaan op hetzelfde onderwerp.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik stel de vraag nogmaals. De minister wil geen inzicht geven in het aanbestedingstraject. Dat kan, maar kan er in een risicoschets aangegeven worden wat de financiële implicaties zijn als het misgaat met die folie? De antwoorden geven namelijk aan dat dat risico er is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan zullen we toch eerst moeten weten wie de aanbesteding gaat winnen, hoe men het gaat doen en wat voor risico's er zijn. Ik kan daar nu helemaal niets over zeggen want het aanbestedingstraject loopt.

De voorzitter:

De minister vervolgt haar betoog. Pardon, de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik wil ook even doorgaan op dit punt: de A27. Volgens mij is er heel vaak richting de bewoners en de kerngroep Ring Utrecht gecommuniceerd dat de aanbesteding pas zou plaatsvinden op het moment dat er een uitspraak is geweest van de Raad van State en het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Nu hoor ik de minister zeggen dat de aanbesteding al gaat starten voordat dat is gebeurd. Dat strookt niet met de informatie die door Rijkswaterstaat aan de kerngroep is gegeven. Kan de minister dat uitleggen? Is het niet verstandig om te wachten met die aanbesteding totdat we van de Raad van State een uitspraak hebben en het tracébesluit onherroepelijk is geworden, ergens medio 2019?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is heel gebruikelijk dat er voorbereidingen worden getroffen, maar u kunt ervan

verzekerd zijn dat er geen aanbesteding wordt gegund als het tracébesluit nog niet onherroepelijk is bij de rechter.

De voorzitter:

Dat roept een vervolgvraag op van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Om het even scherp te stellen: wat er gaat gebeuren vóór het tracébesluit zijn alleen de voorbereidingen op de aanbesteding. De aanbesteding wordt nog niet geopend, bij wijze van spreken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat aanbestedingsproces loopt al. Er wordt alleen uiteraard nog niet gegund, want dat is onder het voorbehoud dat er wel een tracébesluit overeind blijft. Anders kun je niets gunnen.

De voorzitter:

Oké, de minister vervolgt haar betoog

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij het deels verdiepen van de Noordelijke Randweg in verband met de leefbaarheid. Een aantal leden heeft daar vragen over gesteld. Het Rijk levert al een forse bijdrage van 171 miljoen voor een betere doorstroming van die NRU. Het is een gemeentelijke weg, herhaal ik nog maar even, maar ook met rijksbelangen. Daarom doen we het. Met deze bijdrage is naar onze mening een goede en nette inpassing mogelijk, waarbij er één kruising verdiept kan worden aangelegd. Nog een extra verdieping is niet noodzakelijk voor de doorstroming en ook niet nodig vanuit de wettelijke omgevingseisen. Derhalve trek ik daar geen extra geld voor uit, want er zijn in het land natuurlijk nog veel meer knelpunten die zowel qua bereikbaarheid als qua leefbaarheid aandacht behoeven.

De heer Van Aalst heeft gevraagd naar de N250 door Den Helder. Daar gaat het om een provinciale weg. Eventuele capaciteitsproblemen daar vallen onder de verantwoordelijkheid van de provincie Noord-Holland. Overigens is ons daarover geen nadere informatie bekend, dus wellicht kan hij dat in Noord-Holland aankaarten.

Dan zegt de heer Dijkstra dat de landzijdige bereikbaarheid rondom Schiphol een impuls verdient. Daar is een en ander over opgenomen in het regeerakkoord. De bereikbaarheid van Schiphol krijgt een grote impuls door de uitvoering van het project Schiphol-Amsterdam-Almere, dat ook al ver is in de uitvoering. In het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid werk ik samen met de regiopartners aan de bereikbaarheid in het grotere MRA-gebied. Ook daarbinnen is de bereikbaarheid van Schiphol een belangrijk aandachtspunt.

We blijven even bij het vliegen, want er zijn ook vragen gesteld over de landzijdige ontsluiting van Lelystad, namelijk om daar maar mee te stoppen. Dat gaan we zeker niet doen. De maatregelen voor de landzijdige aanpak van de luchthaven Lelystad zijn ook los van de ontwikkeling van de luchthaven noodzakelijk voor de bereikbaarheid op de A6 en van Lelystad. Die capaciteitsuitbreiding van de A6 is los van Lelystad Airport ook nu al gewoon een NMCA-knelpunt. Er is voldoende aanleiding voor de verkenning. De huidige aansluiting, afslag 10, voldoet ook los van de ontwikkeling van de luchthaven

niet meer. Er kunnen nu al terugslagfiles ontstaan op de hoofdrijbaan en dat probleem tackelen we met de realisatie van een extra aansluiting.

Er is door de heren Dijkstra en Van Aalst gevraagd naar de zeetoegang IJmond. Het project kent inderdaad grote tegenvallers, waarvan het grootste deel voor rekening van het bouwconsortium komt. De ontwerpverantwoordelijkheid ligt bij dit consortium, dus ook de gevolgen van een ontwerpfout zijn voor rekening van het consortium. Zoals ik in mijn brief heb geschreven, zijn er extra kosten voor IenW en die komen deels voort uit de vertraging en deels door eerder opgetreden tegenvallers. We moeten de projectorganisatie in de benen houden en flankerend beleid houden. De nieuwe zeesluis is noodzakelijk om steeds grotere zeeschepen vlot en veilig en getijdeonafhankelijk de haven van Amsterdam te laten bereiken. Het Noordzeekanaalgebied heeft daardoor de mogelijkheid om door te groeien van de huidige 90 miljoen ton naar 125 miljoen ton overslag per jaar.

Er is specifiek gevraagd hoe je omgaat met de DBFM-contracten, de Design, Build, Finance en Maintenance-contracten. Rijkswaterstaat evalueert altijd de uitvoering van grote complexe projecten. Dat zal ook zeker voor dit project gebeuren. Leerervaringen tijdens de rit proberen we altijd meteen te vertalen in verbeteringen van dit type contracten. Die leerervaringen delen we ook met de sector. In bredere zin heeft de ervaring met grote, complexe projecten bij ons wel tot het initiatief geleid om hierover nader met de sector in gesprek te gaan om dit wat breder te evalueren. In de loop van 2019 zal ik daar zeker bij u op terugkomen.

Dan heeft de heer Laçin gevraagd naar Koog aan de Zaan, de A8. Extra stil asfalt wordt regulier asfalt. Dat is zuur voor de omwonenden. Zoals ik heb gemeld bij de MIRT-brief, nemen we ook maatregelen om de specifieke geluidshinder als gevolg van het bonken van de Coenbrug te beperken. Er wordt ook een geluiddempende laag aan de onderkant van de brug aangebracht. Dat gaan we dus nog doen. We gaan ook monitoren of de geluidshinder onder de geluidsproductieplafonds blijft. Uiteraard blijven we daarover in overleg met de gemeente en de bewoners. Er is met die brug wel iets bijzonders aan de hand, vandaar dat we die geluiddempende laag eronder aanbrengen. We hopen dat dat voldoende soelaas biedt.

De voorzitter:

Dank. Ik zie dat de heer Laçin daar nog een vraag over heeft. Een hele kleine, zegt hij zelf al.

De heer Laçin (SP):

Het probleem daar is eigenlijk drieledig: asfalt, brug en geluidsschermen. Gebeurt er ook iets met de geluidsschermen? En op welke termijn gaat dat starten?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daarmee overvraagt de heer Laçin mij op dit moment even. Ik kom daar in de tweede termijn op terug. Ik weet niet precies wanneer het start. Ik heb het onlangs voorbij zien komen, maar ik weet dat niet uit mijn hoofd.

De voorzitter:

Daarop volgt ook een vraag van de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Komt u nog te spreken over die rare brug over het IJ in Amsterdam?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die zat niet in het mapje, maar ik kan wel uit mijn hoofd antwoorden. Over dat project hebben wij eerder ook gesproken. U hebt gevraagd hoe het kan dat de wensen van de gemeente niet stroken met de nautische veiligheid, wat een patstelling betekent tussen de gemeente en IenW. In goed overleg met de gemeente Amsterdam hebben we ervoor gekozen om nog eens breder naar het hele gebied te kijken. Wat is toekomstvast? Welke verbindingen heb je waar nodig? Om niet in een wij-zij-situatie terecht te komen, worden daar onafhankelijke deskundigen bij betrokken, die we de verschillende eisen mee willen laten beoordelen. We gaan daar dus gezamenlijk breder naar kijken en we nemen daar even de tijd voor. Ik denk dat we in goed overleg dit traject samen kunnen voortzetten.

De voorzitter:

Dan geef ik het woord aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. Ik begin bij Schiphol, de multimodale knoop waarover de heer Amhaouch een vraag heeft gesteld. We zijn nu bezig met het uitwerken van een maatregelenpakket dat de steun heeft van alle betrokken partijen. Dat zou voldoende oplossend vermogen moeten hebben voor de veiligheid en capaciteit op de middellange termijn, dus tot 2030-2035. Van belang is dat ProRail op korte termijn de capaciteitsproblemen op het drukste perron gaat aanpakken. Met crowdcontrol en dergelijke moet dat in goede banen worden geleid. We willen dat dat snel wordt aangepakt en ProRail gaat dat dan ook op korte termijn doen. Even heel concreet: er is daar een heel breed uitgemeten roltrap die, omdat het een soort hellingbaan is, veel meer plek op het perron inneemt dan een gewone roltrap. Dat is een van de punten die worden aangepakt om meer ruimte te creëren op dat perron, zodat meer mensen daar veilig kunnen staan. Daarnaast is het van belang om voor de echt lange termijn een integraal plan te maken voor zowel het gebied als de ontsluiting. Daarbij is de samenhang met de Luchtvaartnota en de positie van Schiphol van belang. Met alle partijen wordt aan die oplossing gewerkt.

Dan naar Utrecht. Ik kondigde al aan dat, net als in Den Haag, de druk daar hoog is. We willen ook in Utrecht van start. Ik deel absoluut de urgentie om de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park te verbeteren, maar ook om het Centraal Station te ontlasten. Beide punten zijn ook expliciet in het regeerakkoord genoemd. Samen met het besluit dat vorig jaar is genomen, is er voor de korte termijn 60 miljoen beschikbaar van Rijk en regio voor onder meer een werkgeversaanpak en no-regretmaatregelen. Dat moet allemaal no-regret zijn met het oog op de visie op de bereikbaarheid. Het pakket was uiteraard groter, maar we gaan nu met de eerste tranche van start. We gaan ons richten op het MIRT-onderzoek dat in 2019 zal starten in samenhang met de verstedelijking in de Merwedekanaalzone, een belangrijke wijk voor de liefhebbers. Onze inzet is in lijn met het regeerakkoord, waarin Utrecht Science Park en de ontlasting van het Centraal Station benoemd worden. Dit betreft dus de kortere termijn.

Komend jaar gaan we, in vervolg op de preverkenning, mogelijke projecten uitwerken voor de middellange termijn van 2025-2035 die, aanvullend op de no-regretmaatregelen die we al hebben afgesproken, nodig zijn om de groei mogelijk te maken en die ook aansluiten op het verstedelijkingsprogramma. Op basis van de preverkenning hebben

we vier oplossingen geïdentificeerd die nu allemaal worden uitgewerkt. Daarbij wordt gekeken wat het beste werkt. Ze zijn allemaal verschillend en wellicht allemaal nuttig, maar we zullen met het oog op de beschikbare middelen moeten kijken wat het meest oplossende vermogen heeft. Dan gaat het om het verhogen van de snelheid van de SUNIJ-tram, het verlengen van de Uithoflijn tot Zeist, een HOV-Oost-Westverbinding tussen Lunetten en Westraven Leidsche Rijn en de ontwikkeling van station Lunetten Koningsweg. Komend jaar wordt dit uitgezocht en wordt gekeken waarmee we van start kunnen gaan. Bij die keuze zullen we natuurlijk rekening houden met het ontlasten van Utrecht Centraal, langetermijnperspectieven zoals die van het Toekomstbeeld OV, de verstedelijkingsstrategie van de U10 en Utrecht Science Park. Al deze punten worden daarin meegenomen.

Dan was er de vraag naar een directe treinverbinding tussen Utrecht en Breda. In het MIRT is vaker gesproken over de nieuwe treinverbinding. Mevrouw Kröger, de heer Laçin en de heer Amhaouch hebben daarnaar gevraagd. Een nieuwe spoorlijn is heel erg duur ten opzichte van de vervoerwaarde. We kijken naar de mogelijkheden van een HOV-busverbinding. De heer Amhaouch heeft daar ook al een motie over ingediend. In het BO MIRT-Zuid hebben we daarover ook afspraken gemaakt. In het kader van de lange termijn zijn er opties om directe intercity's vanuit Breda via Den Bosch naar Utrecht te laten rijden, maar daarvoor is een zorgvuldige afweging met andere verbindingen vanuit Zuid-Nederland naar Utrecht nodig. In het kader van het Toekomstbeeld OV wordt daarnaar gekeken als een van de opties.

De voorzitter:

Dat roept een vraag op van de heer Laçin. Ook weer een kleine vraag.

De heer **Laçin** (SP):

Kan de staatssecretaris ook iets zeggen over het tijdpad? Het is goed dat ernaar gekeken wordt, maar kunnen we iets meer informatie krijgen over het tijdpad van het hoogwaardig openbaar vervoer tussen Breda en Utrecht?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik had in mijn hoofd dat dat halverwege volgend jaar is. Het is de bedoeling dat we rond die tijd met een beeld komen van de HOV-verbinding. Het Toekomstbeeld OV is weer een ander verhaal.

Dan was er een vraag over de elektrische veerpont in Velzen. De ponten zijn eigendom van het Gemeente Vervoersbedrijf dat het openbaar vervoer verzorgt in en rond Amsterdam. De gemeente Amsterdam is 100% aandeelhouder van GVB, dus het is in eerste instantie aan de gemeente Amsterdam. Er zijn heel veel prachtige projecten voor de fiets, maar dat betekent niet dat er voor allemaal een bijdrage van het Rijk nodig is. Dit is onderdeel van GVB.

Dan was er een vraag over de IC-stop Purmerend. Voor het gehele gebied Zaandam-Purmerend zijn, samen met de regio en de BO MIRT, maatregelen genomen, zoals mobiliteitsmanagement. De bereikbaarheid van Purmerend per ov bestaat daar uit een HOV-verbinding die aansluit op de Noord/Zuidlijn, en de trein. Men is echter met de bus sneller in Amsterdam dan met de trein. In de verkenning is een gesprek gevoerd met NS over de IC-stop, maar omdat er geen positieve businesscase is, is het op dit moment niet opgenomen in het multimodale mobiliteitspakket. Natuurlijk kan de regio in de toekomst altijd weer in overleg treden met NS. In het kader van het Toekomstbeeld OV

is dit iets wat meegewogen kan worden in de totale afweging van hoe de infrastructuur in Nederland te benutten.

Dat waren mijn antwoorden op vragen over Noordwest.

De **voorzitter**:

Maar het roept nog wel een vraag op van de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik heb een korte vraag met betrekking tot Purmerend en de woningbouwopgave. Wat ziet de staatssecretaris als eerstvolgende moment om, als er nieuwe inzichten zijn, een nieuwe afweging te maken? Wanneer zou zo'n natuurlijk moment er zijn?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

In de context van het toekomstbeeld ov houden we natuurlijk ons beeld van het benutten van het hele spoorstelsel in Nederland opnieuw tegen het licht. Dat zou een moment zijn om dit soort punten weer te bespreken en misschien tot andere afwegingen te komen over hoe je met je intercity's omgaat. Voor de rest is samen met de regio in het kader van het mobiliteitsmanagement een pakket maatregelen afgesproken. Dat hebben we natuurlijk net gedaan.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Mag ik dan de conclusie trekken dat ook de regio inziet dat daar een negatieve businesscase ligt?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Kijk, een negatieve businesscase is meer een feitelijkheid dan een vraag van inzage of acceptatie. Het is een feit. De vraag is of je tot een andere oplossing kunt komen als er geen positieve businesscase ligt. De regio kan altijd met de NS in overleg. Dat staat natuurlijk altijd open. Voor een meer strategische herziening hebben we het traject van het toekomstbeeld ov.

De **voorzitter**:

Dan gaan we weer naar de minister. Ik geef haar graag het woord voor Noord.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, dank u wel, voorzitter. Ik begin maar met een onderwerp waar ik al de nodige belangstellenden voor op de publieke tribune heb gespot. Dat heeft betrekking op de sluis Kornwerderzand. Alle coalitiepartijen, de PVV en de SGP hebben daar ook aandacht voor gevraagd. In het bestuurlijk overleg is vastgesteld dat er geen sprake is van een knelpunt in de doorstroming, maar dat er voor de regio wel economische potentie bestaat. Ik heb het dan over de brede regio. Ik heb een bezoek gebracht aan Port of Zwolle in Meppel. Daar was een brede vertegenwoordiging aanwezig van het hele landsdeel, zowel bestuurlijke als private partijen, om te laten zien wat het voor de regio breed kan betekenen.

De conclusie is dat er nog wel een groot gat van bijna 90 miljoen is. Ik heb daarom met de regio afgesproken op zoek te gaan naar manieren om dat financiële gat verder te dichten. Gezien de economische potentie zou de regio-envelop daarbij een optie zijn. Daarnaast heb ik afgesproken dat we gaan kijken naar mogelijkheden voor versobering en optimalisatie van het project. Ik kan natuurlijk niet bij collega Schouten een pleidooi

houden voor een project dat nog niet is ingediend, dus er zal eerst een aanvraag voor moeten worden gedaan. Naar verwachting wordt de volgende tranche medio 2019 opengesteld. Dat is meteen ook de reden waarom ik denk dat een realisatiebesluit begin 2019 niet mogelijk is. We kunnen niet vooruitlopen op het lopende onderzoek met de regio en we weten dan nog niet hoe het zit met de regio-envelop. Die zal dan nog niet zijn ingediend. Dan kan mijn collega daar ook moeilijk iets over zeggen.

Wat heb ik nog meer over dit onderwerp? O ja, er is nog gesproken over de twee doorvaartopeningen. Die zijn inderdaad van belang voor de veiligheid en de doorstroming. Ik wil dus heel graag de samenwerking met de regio voortzetten en langs die beide sporen kijken wat er mogelijk is voor een regio-envelop. Daar zal ik ook graag voor pleiten bij collega Schouten. Daarnaast gaan we bekijken hoe we creatief kunnen omgaan met andere financiering en mogelijk ook met versobering.

De voorzitter:

Dat roept een vraag op van mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie.

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

Wij zien dat er de afgelopen jaren hard is gewerkt. We willen graag van de minister vernemen hoe zij daarnaar kijkt. Hoe beoordeelt zij de inspanningen die de regio, het regionale bedrijfsleven en al die andere provincies die zijn aangehaakt, in het afgelopen jaar hebben verricht?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat ik daar net al een voorproefje van gaf door te zeggen dat ik, toen ik op werkbezoek was bij Port of Zwolle in Meppel, een hele grote groep zeer gedreven bestuurders en private partijen heb aangetroffen, die hier allemaal heel uitdrukkelijk voor pleiten. Dat heeft ons doen besluiten om met de regio verder te kijken wat we kunnen doen. U weet ook dat ik geen ruimte heb in het budget vaarwegen als iets er niet als een NMCA-knelpunt uitkomt. Het is een heel groot gat. Als het nou een paar miljoen was, hadden we misschien een veel makkelijker gesprek met elkaar. Maar het gat is heel erg groot. We weten ook dat het Europese subsidietraject helaas niet tot resultaat heeft geleid. We staan volop in de stand om creatief mee te blijven denken. Vandaar dat we ook de optie van een regio-envelop uitdrukkelijk openhouden. Maar we staan hier natuurlijk niet voor één regio, maar voor het hele land. Als je de werkgelegenheid naar deze regio brengt, is dat natuurlijk mooi, maar het moet niet ten koste gaan van of kannibaliseren op werkgelegenheid elders. Dat lijkt me een heel gerechtvaardigde vraag, dus we willen ook dat dat in het onderzoek wordt meegenomen. Dat kan nog aan een nadere onderbouwing bijdragen. En daarnaast gaan we bekijken wat je met versobering misschien nog kunt bereiken.

De voorzitter:

Ik kijk naar mevrouw Van der Graaf. Dit leidt nog tot een vervolgvraag.

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

Ik merk dat de minister de hele goede samenwerking met de regio benadrukt. Dat hebben we het afgelopen jaar ook gezien en daar heeft de ChristenUnie veel waardering voor. Het is goed om dat voort te zetten. We zien ook dat het gat nog best groot is. De minister denkt hier hardop mee over wat er mogelijk is. Dat is hartstikke mooi en natuurlijk weten we niet wat daaruit komt. We zien wel vaker bij MIRT-projecten dat Rijk en regio samen optrekken. Ik merk echter dat bij dit project op dit moment een

voortrekkersrol van het ministerie gewenst is. Is de minister daartoe bereid?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar zie ik eigenlijk geen goede grondslag voor, omdat het niet naar voren komt uit onze eigen knelpuntenanalyses. Ik wil heel graag meedenken en meehelpen. Dat doen we graag. Maar het is niet logisch dat wij het voortouw nemen, want dat doen we elders in het land bij dit soort projecten ook niet. We staan volop in de meewerkstand en we willen samen optrekken, maar ik zou het niet kunnen rechtvaardigen om hierin het voortouw te nemen.

De voorzitter:

Ik meen dat dat nog tot een vervolgvraag leidt van de heer Von Martels. Ik wil hem daar graag de gelegenheid toe geven. Er stonden nog twee kleine vervolgvragen open, dus ga uw gang.

De heer Von Martels (CDA):

Dat is heel prettig, voorzitter. Dank u wel.

Ik weet niet onder welke noemer ik dit moet scharen: valse hoop of dode mus. Sinds wanneer mag een tekort bij het MIRT worden gedekt via de regio-envelop? Dat is voor mij totaal onbekend. Ik vraag me ook af of dit überhaupt mogelijk is, maar de minister wekt nu wel die suggestie.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Laat ik hier heel helder over zijn: ik heb geen enkel beschikkingsrecht over die regio-envelop. We hebben echter vastgesteld dat dit geen knelpunt is vanuit bereikbaarheid of doorstroming, maar dat er wel veel economische kansen voor de grote regio worden gezien. Een regio-envelop zou dan kansrijk kunnen zijn, ook gelet op wat er in de eerste en tweede tranche bij projecten elders in het land via die regio-envelop is ingediend en toegekend. Ik kan dit enorme gat niet overbruggen. Mijn budget vaarwegen is op. Nogmaals, het is aan de regio, maar het lijkt mij dat dit misschien een opening kan bieden om dit gat te overbruggen. Het is misschien een uitweg. Maar als ze dat zelf anders zien, is er niemand die ze verplicht om dit te doen. En meer kan ik er dus ook niet van zeggen. Het moet aan de criteria van collega Schouten voldoen en daar ga ik niet over.

De voorzitter:

Komt er nog een vervolg, meneer Von Martels, of is dat naar tevredenheid?

De heer Von Martels (CDA):

Ik heb nog een vraag aan de minister. Stel nou dat er een budget wordt gehonoreerd. Het gat wordt dan iets verkleind. Is dat dan de definitieve oplossing? Worden de ambities die er in de regio liggen dan gehonoreerd?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat kan ik niet overzien. We zijn met elkaar ook nog aan het kijken of we nog tot een aanpassing of een versobering kunnen komen en of er nog andere mogelijkheden voor financiering zijn. En dan hangt het er ook van af hoe groot het gat dan uiteindelijk nog is en of de regio-envelop dan een oplossing of een deel van de oplossing kan zijn. Daar kan ik niet op vooruitlopen. We denken heel graag constructief mee, maar dat is het enige. Meer kan ik niet doen.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Dijkstra op hetzelfde onderwerp.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik vind het gat van 90 miljoen nog steeds heel fors, ondanks het feit dat we een jaar bezig zijn. Blijkbaar is er heel veel gebeurd, maar het gat is er nog steeds. De suggestie die de minister doet over de regio-envelop wil ik echt bij de regio neerleggen. Als iedereen het keihard wil en wij staan er ook achter, dan moet het toch mogelijk zijn om iets los te krijgen als de regio het echt op één zet? Twee. De vaargeul Lemmer-Delfzijl is ook een vaarweg voor Noord-Nederland, maar er is niet voor gekozen om bepaalde dingen niet te doen, om dat budget hierin te stoppen. Dat begreep ik van de minister. Is dat zo?

Bij versobering blijkt een van de wensen van Rijkswaterstaat een dubbele resistant te zijn, of hoe noem je dat? Zo'n brug waarbij je nog steeds aan de andere kant kunt doorrijden als hij open is. Zo heb ik het begrepen. Als dat kostenverhogend werkt en het is een eis vanuit Rijkswaterstaat zelf ... Natuurlijk is het van belang. We hebben heel vaak gezien wat voor ellende het geeft als dat ding openstaat en hij kan niet meer dicht. Als het een wens is van onszelf, dan moeten we daar zelf ook naar kijken, misschien vanuit het wegebudget. Zit daar een splitsing in? Is dit alleen maar waterbudget of komt een deel uit het wegebudget?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Normaal gesproken is dat gewoon het vaarwegenbudget. De heer Dijkstra vraagt wat er allemaal nog kan qua optimalisatie. Ik heb net aangegeven dat we heel graag willen meedenken over optimalisatie en versobering. Het is ook terecht dat hij zegt dat we in hetzelfde bestuurlijk overleg MIRT afspraken hebben gemaakt over het traject Lemmer-Delfzijl; daar hangt ook een prijskaartje aan, dat geven we ook uit. Het is inderdaad waar dat de regio niet heeft gezegd dat hij dit belangrijker vindt en dat we dus de projecten voor Lemmer-Delfzijl maar moeten laten schieten. Het is inderdaad altijd een kwestie van prioriteiten stellen.

De voorzitter:

De heer Dijkstra, voor het vervolg.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

We zijn natuurlijk door alle regio's benaderd. Iedereen geeft een top drie of top vijf, maar welke wil je nu echt? Daar blijkt niet uit dat dit op één moet staan, maar dat er toch gekozen is om vast te houden aan de vaarweg Lemmer-Delfzijl. Dat begrijp ik overigens heel goed, omdat het een cruciaal ding is. Maar twee dingen per regio is natuurlijk al ingewikkeld. Ik hoop dat we dit wel kunnen vasthouden. Als VVD vinden we dat we bereid moeten zijn om die 30 miljoen ter beschikking te houden. Dat vind ik goed. Ik vind dat we dat gesprek moeten blijven voeren. We zien de kansen ervoor. Ik heb gezien dat het veel breder is dan alleen maar Friesland. Het is ook met Flevoland erbij, met de maritieme servicehaven en alles wat daarbij zit, de werkgelegenheid. Ik wil het dus wel vasthouden, maar ik wil wel dat we daarin verder komen. Als de regio-envelop daar een uitweg in biedt, dan lijkt me dat mooi. Ik hoop dat we volgende keer wat verder komen.

De voorzitter:

Ik hoorde geen vraag.

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

De ChristenUnie heeft een soort motie daarvoor. Ik ben benieuwd hoe we die gaan formuleren om dit voor elkaar te krijgen.

De **voorzitter**:

Daar ben ik ook benieuwd naar, maar dat komt later. Ik geef het woord aan de minister voor het vervolg.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Afsluitend. Ik zit nog steeds met een positieve insteek aan tafel met de regio. We doen ons uiterste best. De regio-envelop is onderdeel van de creativiteit, zullen we maar zeggen, om een uitweg te zoeken. Overigens is het niet alleen die 30 miljoen die we hiervoor gereserveerd hebben. We betrekken ook 27 miljoen voor onderhoud in de toekomst erbij. We praten dus al over een rijksbijdrage van 57 miljoen.

Ik wilde graag verder met de zuidelijke ringweg van Groningen. Eind december komt de commissie-Hertogh met het advies. Gevraagd is wat de minister daar van plan is. De opdrachtgevers hebben inderdaad een commissie ingesteld die advies gaat uitbrengen over de verdere aanpak van het project. De komende tijd werkt de aannemer verder aan onderdelen van het project waarvoor al wel toestemming is verleend. Zo gaan onder andere de renovatie van de viaducten bij het Vrijheidsplein en de aanleg van het tijdelijke viaduct bij de Brailleweg gewoon verder. Verder wachten we het advies af van de commissie, die onder leiding van onafhankelijk voorzitter prof.dr.ir. Hertogh staat.

De heer Van Aalst heeft nog gevraagd ...

De **voorzitter**:

Er was volgens mij nog een vraag van de heer Laçin over dit onderwerp. De heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ja, dank. Wat de minister nu schetst, dat weten we. Mijn vraag was een andere. Dit project heeft al jaren vertraging opgelopen. Wat gaat de minister zelf doen om een versnelling in te zetten? Wat de minister uiteenzet, weten we allemaal al, maar wat gaat zij doen om dit een beetje vlot te trekken en om een beetje haast te maken?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat is precies de reden waarom de provincie Groningen, gemeente Groningen en Rijkswaterstaat samen die commissie hebben ingesteld. Dat is om er zo snel mogelijk uit te komen. Deze commissie is juist ingesteld om het proces vlot te trekken. Ik hoop dat er een goed advies uitkomt, waar we zo snel mogelijk mee verder kunnen.

De heer Van Aalst vroeg nog naar de noordwestelijke ringweg van Groningen. Is de minister bereid om die aan te leggen? De westelijke ringweg is in beheer van de provincie, dus daarover kan hij zich tot de provincie wenden.

Dan heeft de heer Dijkstra gevraagd wat ik doe om de bereikbaarheid van Ameland te waarborgen. Rijkswaterstaat onderhoudt de vaargeul door te baggeren, zoals u weet. Er zijn kortetermijnmaatregelen uitgevoerd om de bereikbaarheid te verbeteren: aanpassing van de dienstregeling, invoering van een sneldienst en optimalisatie van het proces van in- en uitlaten. De bochtafscheiding vloedgeul wordt in 2019 gerealiseerd

door Rijkswaterstaat, waardoor de vaargeul korter zal worden. Er loopt bij Rijkswaterstaat ook een onderzoek naar een tweede vaargeulverkorting. Verder is Rijkswaterstaat ook nog doende om het baggerregime te optimaliseren. Daarnaast starten we met een verkenning naar langetermijnoplossingen voor de veerverbinding Holwerd-Ameland.

De voorzitter:

Dat leidt tot een vraag. Ik geef het woord aan de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Ik ben gisteren benaderd over deze kwestie. Het was erg opvallend, want er is echt een bereikbaarheidsprobleem voor het hele eiland Ameland. Dit moet je niet lichtvaardig opvatten in mijn optiek. Het gaat echt om de vraag of je het eiland wel of niet af komt. Het zit er gewoon in dat het reguliere onderhoudsbaggerwerk nu al niet adequaat wordt uitgevoerd. Volgend jaar wordt het opnieuw aanbesteed. Dat zegt de minister ook. Is de minister bereid om tot het uiterste te gaan om ervoor te zorgen dat de normale dienstvaart, en daarmee de bereikbaarheid van Ameland, gewaarborgd blijft?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wellicht heb ik dat zonet wat verhullend geformuleerd door te zeggen dat Rijkswaterstaat kijkt naar het optimaliseren van het baggerregime. Daar gaat precies achter schuil waarop de heer Schonis doelt. We hebben enige tijd geleden een algemeen overleg over de Wadden gehad. Het baggeren lijkt simpel, maar zeker in een Unesco Werelderfgoedgebied, een bijzonder natuurgebied zoals de Wadden, is het nog niet zo eenvoudig. Er wordt echt heel serieus naar gekeken hoe we dat kunnen optimaliseren, maar je kunt niet heel gemakkelijk wijzigingen erin aanbrengen, zonder je goed te realiseren wat dit voor de natuur et cetera betekent. Er wordt echt hard aan gewerkt om het te optimaliseren.

De voorzitter:

Ik zie dat dit voldoende is, dus de minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik had de heer Laçin verwezen naar de tweede termijn, maar ik heb inmiddels het antwoord gekregen over de Coenbrug. Hij had gevraagd wanneer de maatregelen worden uitgevoerd. Het aanbrengen van de geluiddempende laag wordt nog geprogrammeerd en zal uiterlijk in 2020 worden uitgevoerd, maar zo mogelijk sneller. Er wordt echt naar gekeken hoe snel dat ingepland kan worden.

De voorzitter:

Dank. Dan geef ik het woord aan de staatssecretaris, ook over regio Noord gok ik.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dat gokt u zomaar goed, voorzitter. Als eerste de versnelling van de reistijd naar het Noorden. Een aantal fracties heeft hiernaar gevraagd, bijna allemaal volgens mij. Ik deel zeker de ambitie. Het is heel mooi als we de verbinding naar het Noorden kunnen versnellen. Ik denk ook dat een compliment aan de NS op zijn plaats is, die tegen Groningen heeft gezegd dat ze een proef gaat starten om te kijken of ze dat mogelijk kan maken. NS en ProRail hebben aangegeven dat zij kansen zien voor versnelling richting het Noorden op de huidige infrastructuur, bijvoorbeeld door met IC-direct materieel te gaan rijden naar Noord-Nederland. ProRail zal samen met NS een voorstel

uitwerken met een proef aan de randen van de dag. Ik wacht de voorstellen en de resultaten van het experiment graag af, inclusief de reistijdwinst die het oplevert.

Daarnaast worden in het kader van de langetermijntoekomstbeeld ov ook gekeken hoeveel er te halen is uit een versnelling naar de landsdelen. Dat geeft meer inzicht in wat er eventueel nodig is om de reistijd te verkorten. Ook hier geldt de spanning tussen snelheid en stoppen. Als je overal stopt, heb je geen reistijdwinst, maar als je nergens stopt, hebben maar weinig mensen iets aan die reistijdwinst. Het gaat dus om het vinden van een optimum daarin. De resultaten van de proef zijn daarom van belang. Daarna kunnen we met elkaar het gesprek aangaan over die balans. Dan kom ik misschien meteen even bij de vraag over Zwolle.

De voorzitter:

Voordat we naar Zwolle gaan, is er een vraag van mevrouw Van der Graaf.

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

We zien inderdaad dat de NS nu een proef wil starten. Zojuist is bekend geworden dat men ook een tweede proef start, waarbij men kijkt of men ook in Assen kan stoppen. Het eerste bericht had daar nogal wat reuring veroorzaakt. Ik had in eerste termijn een vraag gesteld. De staatssecretaris spreekt over het toekomstbeeld van het ov. Is zij bereid om dit als prioriteit mee te nemen in dat toekomstbeeld?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik denk dat er een aantal punten in zitten waar we nadrukkelijk naar willen kijken in dat toekomstbeeld ov. De goede verbinding tussen het randstedelijk gebied en de andere landsdelen is er daar absoluut een van. De internationale verbinding is er absoluut een van. Ook de verbetering van het stedelijke ov is er een van. We hebben dus een aantal prioritaire opgaven en daar hoort ook de verbinding met de landsdelen bij. Daarbij moeten we steeds goed kijken hoe we de capaciteit van het hoofdrailnet zo goed mogelijk inzetten in de balans met de andere opgaven die er zijn. Daar zal zeker naar gekeken worden.

Dan het punt van Zwolle. We voeren op dit moment een project uit om de capaciteit uit te breiden, Zwolle-Herfte. Een alternatieve verbinding naar het noorden is in het verleden ook al onderzocht. Als voorbeeld noem ik de Zuiderzeelijn. Dat bleek niet realistisch vanwege te hoge kosten en te weinig baten. Het project Zwolle-Herfte is inderdaad bedoeld om de capaciteit uit te breiden en om daar Zwolle mee te ontlasten.

Dan een verlengde bijna van de snelle verbinding naar Noord-Nederland. Het denken stopt niet bij de grens, niet bij de minister en bij mij, maar zeker ook niet bij de Kamerleden. De treinen van de HSL-Zuid gaan in de toekomst naar Amsterdam-Zuid en er is gevraagd wat de mogelijkheden zijn om die door te trekken naar Groningen en eventueel Hamburg. We kijken in eerste instantie naar een versnelling die we kunnen realiseren in de rijstaat tot Noord-Nederland. Als we een echt nieuw HSL-spoor bouwen, zijn we heel wat miljarden verder. Volgens mij moeten we wel steeds kijken wat er met de bestaande infrastructuur aan versnellingen te realiseren is. Het is ook goed om te beseffen dat niet zomaar elke trein kan doorrijden, bijvoorbeeld een Thalys. Ook moet gekeken worden naar de dienstregeling en de capaciteit op het spoor. Dit zijn allemaal beelden die we in de context van het toekomstbeeld ov moeten zien. Er moet ook een beeld worden geschetst wat de potentie van lijnen is en wat de potentie ten opzichte van de kosten zou zijn. Zo'n toekomstbeeld ov moet zich niet alleen beperken tot wat we nu

hebben en tot wat we kunnen met wat we nu hebben, maar moet ook schetsen wat onze visie op die ontwikkelingen is en hoe de verschillende opties daar in passen, zonder dat het natuurlijk iets wordt dat alleen maar over heel lange tijd te realiseren is.

De voorzitter:

Dat roept een vraag op van de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ja, heel kort, zodat we een beetje op één spoor zitten, ik zou zeggen één lijn. Deelt de staatssecretaris wel de ambitie om op termijn de HSL door te trekken naar Groningen?

De voorzitter:

Ik moet de heer Amhaouch wel melden dat in zijn afwezigheid de heer Von Martels eigenlijk over de finishlijn is gegaan. Ik ga eerst het woord geven aan de staatssecretaris, anders gaat het helemaal mis.

Staatssecretaris **Van Veldhoven:**

Internationaal spoorvervoer is ook echt een prioriteit van het kabinet. We steken daar extra geld in en we werken hard aan het verbeteren van de verbindingen. Bij dit soort ambities is het altijd goed om te kijken naar wat je op redelijk afzienbare termijn zelf kunt realiseren met de middelen waar je ongeveer een perspectief op hebt. Over het bouwen van een hele nieuwe HSL moeten we met elkaar goed nadenken. De vraag is eigenlijk dezelfde als die mevrouw Van der Graaf stelde. Over die betere, versnelde verbinding van de Randstad met de landsdelen en daarnaast de betere verbinding over de grenzen heen heeft de minister al duidelijk gezegd dat we ook anders moeten kijken naar de manier waarop we die verbindingen waarderen. We moeten niet slechts de helft van de reizigers meetellen. Dat zijn allemaal zaken die gaan helpen. De ambitie om daar goed en constructief met het perspectief van het belang van het grensoverschrijdend verkeer naar te kijken, deel ik absoluut. Of we daarvoor een hele nieuwe HSL gaan bouwen, is één ding, maar volgens mij zit de heer Amhouach veel meer op de richting dan op precies het instrument van een nieuwe HSL-lijn.

Ik ga door naar een ander onderwerp dat in het noorden in de warme belangstelling staat: Veendam-Stadskanaal. De provincie Groningen is initiatiefnemer van dit project. We hebben het vaak met elkaar over NMCA-knelpunten, maar als er ergens nog geen lijn is, komt er ook geen knelpunt, terwijl er soms wel potentie kan zijn. Het is interessant om te zien dat de provincie Groningen heeft gezegd echt potentie te zien voor deze lijn. Als Rijk kijken we hoe we daarbij kunnen ondersteunen. In het BO MIRT is afgesproken dat wij nog dit jaar met de provincie om de tafel gaan. De eerstvolgende stap is dat de provincie ProRail opdracht geeft voor de planuitwerking. Dan wordt ook meer duidelijk over de verdere planning.

Natuurlijk speelt hier ook nadrukkelijk het vraagstuk over de afkoop van de BOV. Dat kwam al even bij Gelderland aan de orde. Dat is zeker iets dat we met de provincie moeten bespreken. Ik ben daar graag toe bereid en zal de Kamer daarover informeren. Het is op zich best een puzzel, want het gaat over een flink bedrag. Ook het harde van dat bedrag is een belangrijke stap waar we ProRail om moeten vragen. Ik kan dus op dit moment nog weinig zeggen over het doortrekken van de lijn naar Emmen. Dat is misschien iets om daarna over na te denken. Het vergt een flinke investering in de aanleg van nieuw spoor. Ook daar kan misschien de afweging worden gemaakt of een ov-verbinding met de bus in plaats van spoor een goede aansluiting is voor die

verbinding, maar laten we eerst naar deze lijn kijken.

De voorzitter:

Is dat voldoende? Nee, dat roept een vraag op bij mevrouw Van der Graaf.

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

Ik hoor de staatssecretaris met veel waardering de ambitie van de provincie Groningen ondersteunen. Dat is heel mooi. Dat betekent dat zij dan ook die ambitie deelt, zo zou ik willen zeggen. Ik wil er een tweede vraag aan koppelen. Zij zegt dat er nog wat zaken moeten worden uitgezocht en nog wat afspraken moeten worden gemaakt. Kan de staatssecretaris daar een tijdpad bij stellen? Dit loopt al superlang. Het staat al heel lang in het regiospecifieke pakket dat ook een plek krijgt in het MIRT. Wanneer kunnen we hier duidelijkheid over krijgen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik snap heel erg goed waarom de provincie Groningen bereid is om uit de RSP-gelden hier zo veel in te investeren. Ik zie echt de potentie daarvan in die regio. Daarom ben ik graag bereid om snel met hen aan tafel te gaan. Het zou heel mooi zijn als we voor het eind van het jaar een beeld kunnen hebben over de resterende financieringsvragen. Daarbij is het ook van belang dat we van ProRail snel de cijfers kunnen krijgen over het harde van het bedrag waarom het gaat bij de afkoop van de BOV.

Er was ook een vraag van mevrouw Van der Graaf over de spoorbrug bij Steenwijkerland, namelijk of dat sneller kan. Gedegen voorbereiding van vervanging en realisatie kost natuurlijk altijd tijd. Oorspronkelijk stond de vervanging van die brug later gepland, maar ik zal ProRail nog eens vragen naar de mogelijkheden om sneller tot vervanging te komen. Een inspanningsverplichting, zullen we maar zeggen.

Dan de vraag over onderzoek naar de Nedersaksenspoorlijn. Ik denk dat mevrouw Van der Graaf doelt op de regionale onderzoeken naar het doorkoppelen van de Duitse spoorverbinding vanuit Rheine naar Coevorden. Het is een ambitie van een aantal grensregio's die actueel is door Duits onderzoek naar een aantal verbeteringen van het spoor aan Duitse zijde. Dat onderzoek loopt nog en we zien die uitkomsten graag tegemoet om te kijken wat daar de potentie van zou kunnen zijn.

Dan kom ik bij de laatste vraag over het noorden, die van de heer Schonis over verduurzaming van het spoor en de waterstofrein in Groningen. Het afgelopen jaar is gezamenlijk onderzocht welke kansen er liggen voor enerzijds batterijtreinen met partiële elektrificatie en anderzijds voor de nieuwe techniek met waterstof. In het BO MIRT is afgesproken dat we hier de komende periode verder naar gaan kijken met het oog op de ambitie om in 2035 te komen tot CO₂-neutraal vervoer. In 2019 wordt de concrete ontwikkelagenda voor het vergroenen van het spoor opgesteld. In de komende periode zullen we kijken of we met een pilot concreet ervaring kunnen opdoen met zo'n waterstofrein in de provincie Groningen. Die heeft echt de ambitie om proeftuin te zijn voor duurzaam vervoer. Zo'n pilot zou daar fantastisch in passen. Daar wordt naar gekeken.

De voorzitter:

Oké, dank. Dan denk ik dat ik het woord ga geven aan de minister voor het mapje overig.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Allereerst de vraag van de heer Van Aalst waarvan hij aanvankelijk dacht dat die was blijven liggen. Hij heeft gezegd dat uitgesteld onderhoud niet mag leiden tot een lagere snelheid en gevraagd of de minister kan toezeggen dat dat niet meer gebeurt. Bij het onderhouden van de infrastructuur staat veilig gebruik natuurlijk altijd voorop. Binnen dat kader wordt op basis van de technische staat bekeken wat een goed moment is voor onderhoud, renovatie of vervanging. Dan kiezen we soms ook voor het uitstellen van maatregelen om bijvoorbeeld onderhouds- en aanlegwerkzaamheden te combineren en daarmee hinder en kosten te beperken. Die afweging maken we op basis van risicogestuurd inspecties. Desondanks kan toch soms, door intensiever gebruik of wat dan ook, blijken dat onderhoud achterstallig wordt. Dan is het ook nodig om die maatregelen zo snel als mogelijk uit te voeren. Dan is het noodzakelijk om eerste de veiligheid te borgen, bijvoorbeeld door afscherming of soms snelheidsverlaging. Voor de A79 geldt dat de snelheid is teruggebracht naar 100 km/u om die reden.

De heer Von Martels heeft gevraagd naar het verschuiven van eigendom van wegen. Kunnen renovaties naar voren worden gehaald als N-wegen niet per se provinciaal zijn? Hij doelt ook op de N65. Iedere wegbeheerder draagt natuurlijk de verantwoordelijkheid voor z'n eigen infrastructuur. Soms kan het, bijvoorbeeld qua maakcapaciteit of wat voor reden dan ook, interessant zijn om een weg over te dragen naar een provincie. Een enkele keer gebeurt het andersom. Bij de N65 hebben we met de regio bij het BO MIRT afspraken gemaakt over de aanpak, met het oog op het creëren van een betere leefbaarheid in Vught, Haaren en Helvoirt door een betere doorstroom. Daar wordt ook onderzocht of overdracht van dit wegtraject aan de provincie voordelen biedt. Ik denk dat we dat van geval tot geval moeten beoordelen. In mijn periode in Brabant hebben we destijds ook een weg overgenomen van het Rijk. Van minister Eurlings kregen we de N69 overgedragen. Het komt dus vaker voor, maar je moet van geval tot geval beoordelen of het toegevoegde waarde heeft.

Vervanging en renovatie. De heer Dijkstra vroeg hoe ik de immense opgave zie die er aankomt qua budget en menskracht. Er komt inderdaad heel wat op ons af. U hebt ook in de MIRT-brief kunnen lezen dat we maar liefst 40 projecten hebben geïnventariseerd waar we met vervanging en renovatie aan de slag gaan. Het zijn dus zeker niet alleen nieuwe projecten waar we besluiten over hebben genomen. Die springen natuurlijk altijd meer in het oog. Minder sexy, maar zeker niet minder belangrijk is het om al die bestaande infrastructuur op tijd te onderhouden. Behalve de financiële middelen — we hebben het budget flink opgehoogd — is er natuurlijk ook behoefte aan meer menskracht, meer personeel. Rijkswaterstaat is inmiddels gestart met een wervingscampagne. Wij merken natuurlijk ook, net als allerlei andere sectoren, dat er wel een soort war on talent aan de gang is. Heel veel mensen zijn bij heel veel werkgevers in trek. Dan prijs ik me gelukkig dat mensen het toch ook erg aantrekkelijk vinden om bij Rijkswaterstaat te werken. Het is gewoon een leuke werkgever. Ik heb dus ook goede hoop dat we erin zullen slagen om daar weer voldoende jonge aanwas bij te krijgen. Voor de instandhoudingsbijdrage kunt u in de MIRT-bladen zien hoe het er per project uit ziet.

De heer Moorlag van de PvdA heeft nog gevraagd of rijksgronden niet beter zouden kunnen worden benut bij de verduurzamingsopgave. Hij had het over fietspaden, overdekt met zonnepanelen. De staatssecretaris heeft veel meer verstand van fietspaden, dus die vraag laat ik graag aan haar over, behalve dat ik wil melden dat wij

ook daar de ambitie volledig delen. Ik wil dan toch de asfalthaters, die er ook zijn, meegeven dat veel fietspaden toch ook gewoon asfalt nodig hebben. Het woord "asfaltfetisjisme" werd gebruikt. Ik wil maar even aangeven dat asfalt ook voor het openbaar vervoer en fietspaden hard nodig is. Beton is overigens ook nodig voor stations. Rijkswaterstaat kijkt zeker naar hoe we dit zo duurzaam mogelijk kunnen doen. Er is in opdracht van het ministerie van EZK een pilotprogramma over hernieuwbare energie op RWS-gronden opgestart. Daarbij kijken we bijvoorbeeld naar de A37, de Zonneweg, de A6 en de Afsluitdijk.

De heer Schonis had het nog over warmte winnen, dat je juist eronder zou kunnen doen in plaats van erboven. Hij had het over Heerhugowaard. In de brief over de overheid als launching customer heb ik al aangegeven dat we zeer openstaan voor dat soort initiatieven. Een van die negen voorbeelden in die brief is de innovatiestrook op de A58, waar juist ook gekeken zal worden naar de mogelijkheden van het halen van warmte uit asfalt.

De heer Moorlag vroeg naar multifunctioneel grondgebruik op de Noordzee. Dat is een van de belangrijke onderwerpen waar we met de Noordzeestrategie 2030 aan werken. TenneT onderzoekt de mogelijkheid van een eiland als schakelpunt voor windenergie op zee, een interconnector. De minister van EZK zal daar in december uitsluitsel over geven. In de Waterbrief aan de Kamer van 19 november, die we maandag hebben besproken, heb ik aangegeven dat het Rijk actief gaat sturen op nut en noodzaak en locatie van eventuele kunstmatige eilanden in zee. Dat werken we op dit moment uit in het beleidskader kunstmatige eilanden in zee. Dan gaat het zowel over monofunctionele als multifunctionele eilanden waarop meer combinaties mogelijk zijn. Dan ben ik erdoorheen, voorzitter.

De voorzitter:

Dank. Dan heeft de staatssecretaris wellicht ook nog een mapje over, dus die geef ik graag het woord.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. Ik kom eerst even terug op de BOV-kosten voor provincies bij werk voor derden. Dat is een punt dat al twee keer aan de orde is geweest. Diverse provincies hebben kenbaar gemaakt dat zij problemen hebben met het moeten dragen van risico's bij werk voor derden en met name de vervangingskosten bij projecten met cofinanciering. We gaan daar dus een overleg over starten met de meest betrokken provincies, IPO en ProRail. Mijn intentie is om dit overleg binnen enkele maanden af te ronden en te komen tot een algemene positie waarbij rekening wordt gehouden met de positie van de regionale overheden bij werk voor derden met cofinanciering door het Rijk. Ik vind het wel heel logisch dat ook provincies meebetalen aan beheer, onderhoud en vervanging van regionale spoorprojecten die zij zelf initiëren en financieren, maar ik wil dit in lijn brengen met de werkwijze die Rijkswaterstaat hanteert, zodat er meer uniformiteit is in hoe we met dit soort dingen omgaan.

Dan de hsl. Er was een aantal vragen over ERTMS. Die vragen gingen eigenlijk vooral over het feit dat er verschillende standaarden zijn. Bij al die standaarden geldt eigenlijk dat de nieuwere standaard steeds goed kan praten met de daarvoor geïmplementeerde standaarden. Er is een versie op de hsl en er is een versie op de Hanzelijn. De nieuw geïmplementeerde versies kunnen steeds praten met de oude versies. Bij de landelijke uitrol van ERTMS wordt dus ook rekening gehouden met de versie die op de hsl ligt,

maar die zal daar ook mee kunnen praten. Er wordt gestreefd naar soepele overgangen tussen de hsl-versie en de versie die landelijk wordt uitgerold.

Mevrouw Kröger vroeg of het sneller kan. Een versnelling is op dit moment niet aan de orde. Ik verwacht in 2019 de programmabeslissing te kunnen gaan nemen. Dan kan de realisatiefase van start gaan. We hebben intensieve afstemming, rechtstreeks met Duitsland en via de besturen van de Europese spoorgoederencorridors. Binnen de Rhine-Alpinecorridor functioneert een taskforce ERTMS die zorgt voor de coördinatie van die hele corridor. Volgende week hebben we een AO Spoorveiligheid/ERTMS. Dan kunnen we daar misschien nog verder over spreken.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de heer Laçin, die de hele tijd naar mij gebaart dat hij een kleine vraag heeft. Bij de vorige keer heb ik volgens mij al opgemerkt dat we een beetje klaar waren wat betreft kleine vragen. Helaas, maar dat was de afspraak.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Volgende week zal de heer Laçin bij het AO ERTMS de vragen vast opnieuw stellen.

De voorzitter:

Ja. Daarbij is er een tweede termijn. De staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dan was er nog de vraag over duurzame energie op fietspaden en stations. Er werd al een mooi voorbeeld genoemd van warmtewinning onder fietspaden. In een drukbevolkt land als Nederland, waar we ook nog eens veel activiteiten willen ontplooiën, is het altijd heel nuttig om goed te kijken naar meervoudig ruimtegebruik in de breedste zin van het woord, bij fietspaden en zonne-energie op stations. Het is mooi om bij nieuwe ontwerpen te kijken of je meteen rekening kunt houden met zonne-energie. Ik zie dus kansen, maar per locatie zal moeten worden bekeken of plaatsing van zonnestroominstallaties de beste maatregel is of dat andere duurzame maatregelen interessant zijn. Daarmee ben ik aan het einde van mijn beantwoording.

De voorzitter:

Oké, dank. Dan zou ik willen voorstellen om even tien minuten te schorsen en iedereen die hier geboeid zit te luisteren de mogelijkheid te geven iets anders te doen. We gaan om kwart over door. Voordat ik schors, geef ik het woord aan de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Even een poging om te overleggen of die schorsing iets langer mag duren. Het zou me wel wat waard zijn als we daar een kwartier of twintig minuten van kunnen maken.

De voorzitter:

Het overleg dat we potentieel willen starten, gaat dan eten van de tijd die we anders hadden gehad voor een korte schorsing.

De heer Von Martels (CDA):

We kunnen kijken of er een meerderheid voor is. Zo niet, dan niet.

De voorzitter:

Ik wil dat eigenlijk niet doen. Om 17.15 uur gaan we verder.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik stel voor om verder te gaan met de tweede termijn van de zijde van de Kamer in dit MIRT-overleg. Ik wil beginnen met de PVV, die nog vijf minuten en vijftien seconden heeft voor de tweede termijn. Ga uw gang.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. We hebben veel dingen gehoord. Ik ga eerst de moties doen. Ik heb er acht, dus ik zal snel beginnen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Twente beperkt kan profiteren van de werkgelegenheid in Zwolle vanwege de slechte aansluiting via de N35;

verzoekt de regering om het opwaarderen van de N35 tot een 2x2-baans 100 km/u-weg als prioriteit aan te merken,

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. 31 (35000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er veel ongelukken gebeuren op de N36 vanwege illegaal inhalen;

verzoekt de regering om de N36 op korte termijn te voorzien van een middengeleider of alternatieve oplossing, met als doel om illegaal inhalen te voorkomen, en om op de lange termijn te werken aan een oplossing om veilig en legaal inhalen mogelijk te maken,

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. 32 (35000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de A67 tussen Eindhoven en Venlo slechts een extra rijstrook krijgt tot aan de aansluiting Geldrop;

verzoekt de regering om de A67 tussen Eindhoven en Venlo volledig 2x3-baans aan te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 33 (35000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het uitstel van wegonderhoud kan leiden tot een slecht wegdek;

constaterende dat de overheid bij een slecht wegdek kiest voor een verlaging van de maximumsnelheid;

overwegende dat de oplossing voor een slecht wegdek wegonderhoud is;

verzoekt de regering om erop toe te zien dat het uitstel van wegonderhoud, behoudens risico's voor de verkeersveiligheid, 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. 34 (35000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de A2 tussen Eindhoven en Weert volgens de ANWB-leden het op één na grootste fileknelpunt 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. 35 (35000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de A4-Zuid de ontbrekende schakel is van de A4;

overwegende dat de A4-Zuid een belangrijke bijdrage kan leveren in het ontlasten van de ring van Rotterdam;

verzoekt de regering om de aanleg van de A4-Zuid als prioriteit aan te merken,

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. 36 (35000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat tunneldosering door een harmonica-effect zorgt voor meer files;

verzoekt de regering om de tunneldosering bij de Leidsche Rijntunnel zo snel mogelijk uit te schakelen,

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. 37 (35000-A).

De heer Schonis (D66):

Meneer Van Aalst, ik heb bingo. Ik heb inmiddels alle wegnummers in Nederland gehoord. Met hoeveel moties denkt u nog te komen?

De heer Van Aalst (PVV):

Als u goed had geluisterd had: ik heb er acht. Ik heb er nu zeven gehad. Als u bingo heeft, is dat mooi, maar er komt er nog een.

De voorzitter:

Meneer Van Aalst, ik stel voor dat u vervolgt.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik zal controleren of u een valse bingo hebt of niet.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de A15 de belangrijkste oost-westcorridor is, zowel op het water als op de weg;

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. 38 (35000-A).

Meegeteld hebbende, geef ik de heer Van Aalst het woord voor het vervolg.

De heer Van Aalst (PVV):

Ja, voorzitter, ik heb nog twee minuten over, dus ik ben netjes binnen de tijd gebleven. Wat ik voornamelijk wil meegeven, is dat ik blij ben met de antwoorden. Ik begrijp een aantal antwoorden van de minister ook. Het is nu aan mijn collega's om te oordelen wat prioriteit heeft en wat niet. Ik ben dan ook heel benieuwd hoe mijn collega's aanstaande dinsdag zullen oordelen over bijvoorbeeld de N35 en hoeveel prioriteit die voor mijn

collega's heeft.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank. Dan geef ik het woord aan de heer Dijkstra van de VVD.

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

Dank u, voorzitter. Ik heb één motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- de A67 een belangrijke goederencorridor is;
- de A67 ondanks de aangekondigde investering op de lange termijn een verkeerskundig knelpunt lijkt te blijven;

constaterende dat:

- het Rijk en regio een bestuurlijke voorkeur vaststellen voor de toekomstvaste verbreding van de A67 van knooppunt Leenderheide tot Geldrop, waarbij in het ontwerp rekening gehouden wordt met de verdergaande maatregelen op het traject Geldrop-Zaarderheiken;
- dat een gewenste verbreding tot aan Asten nu niet binnen de financiële middelen mogelijk is;

verzoekt de regering om de A67 voortvarend aan te pakken tot Geldrop en eventuele vrijkomende of gereserveerde middelen voor de regio te behouden, en de Kamer te informeren over het vervolgtraject,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Remco Dijkstra, Von Martels, Schonis en Van der Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 39 (35000-A).

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

Dat is één motie. Voor de rest hebben we een goed overleg gehad. We hebben het rondje door Nederland gemaakt. Ik denk dat we heel tevreden kunnen zijn over het feit dat heel veel punten uit het regeerakkoord echt een plekje hebben gekregen de afgelopen jaren. Daar moeten we mee verdergaan: investeren in alle modaliteiten,

keuzes maken, betaalbaar houden en zorgen dat we daar investeren waar de grootste knelpunten zijn.

Ten slotte heb ik vanmorgen een amendement ingediend over de verkeersveiligheid. Je wilt dat mensen snel van A naar B komen en dat ze veilig thuiskomen. Heel veel ongevallen gebeuren niet op het rijkswegennet; 80% gebeurt op het gemeentelijk of provinciaal wegennet. Via cofinanciering en hulp aan gemeenten en provincies moeten we proberen dat beter in kaart te brengen en ervoor zorgen dat we de stijgende trend van het aantal verkeersslachtoffers keren en omlaag brengen. Dat amendement heb ik samen met het CDA, D66, ChristenUnie en ook de SGP ingediend. Ik hoop dat andere partijen zich daar nog bij aansluiten. Ik ben ook benieuwd wat de minister ervan vindt. En voor de rest ... Wat moet ik verder zeggen? Niet veel meer. Ik ben tevreden. Dank voor de beantwoording.

De **voorzitter**:

Dank. Dan stel ik voor ...

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

Nog één ding. Er zijn nog een aantal moties die we samen indienen, dus later wordt mijn naam nog een paar keer genoemd.

De **voorzitter**:

Dank. Dan wil ik het CDA drie minuten en vijftien seconden geven voor zijn deel. Ik merk daarbij op dat aan het eind daarvan de heer Amhaouch nog een motie namens de SGP en hemzelf zal voorlezen. Dat was voor de SGP heel ingewikkeld in verband met een tweede termijn bij OCW. Vanuit collegialiteit wil ik hem daar in ieder geval de ruimte voor geven.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Wij doen het even omgekeerd, dan komt het zeker goed. We hebben drie moties en één van de SGP. Ten eerste willen we de minister en de staatssecretaris bedanken voor de beantwoording. We kijken uit naar de toezeggingen en de verdere ontwikkelingen. We willen met drie moties een aantal zaken nog even goed onderstrepen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat spoorse maatregelen dringend gewenst zijn voor de bereikbaarheid van de logistieke functie Greenport Venlo, omdat volgens de MIRT-verkenning Goederencorridor sprake is van bovengemiddelde knooppuntontwikkeling;

overwegende dat de huidige MKBA-systematiek "verbiedt" om de buitenlandse baten mee te nemen en dat ProRail op dit moment in kaart brengt welke samenhangende maatregelen nodig zijn voor het treinverkeer in de regio Venlo;

verzoekt de regering bij dit onderzoek en het bespreken van de uitkomsten hiervan ook baten aan weerszijden van de grens mee te nemen;

verzoekt de regering voorts om in overleg met betrokkenen te zoeken naar mogelijkheden tot realisatie van de beoogde spoorse maatregelen in en om het emplacement van Venlo,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 40 (35000-A).

De heer **Amhaouch** (CDA):

De volgende.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een snelle spoorverbinding tussen Amsterdam en Berlijn een goed alternatief kan worden voor het gebruik van het vliegtuig;

overwegende dat het aantal treinreizigers kan verdubbelen naar 2 miljoen reizigers als de reistijd substantieel wordt verkort;

verzoekt de regering om met NS, Deutsche Bahn en de betrokken Duitse deelstaten spoedig met een plan te komen waarbij kansen en kosten in beeld worden gebracht,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 41 (35000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het klaverblad Hoevelaken binnenkort wordt aangepakt waardoor er extra verkeersproblemen op de A1 zullen ontstaan;

overwegende dat via een noodperron bij Barneveld-Noord automobilisten op de A1 verder de trein zouden kunnen nemen;

verzoekt de regering om met de FoodValley-regio een (tijdelijke) intercitystop bij Barneveld-Noord te onderzoeken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Amhaouch, Geurts en Van der Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 42 (35000-A).

De heer Amhaouch (CDA):

Dan kom ik bij de laatste motie. Die is van de heer Stoffer van de SGP.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in Harderwijk alleen stoptreinen stoppen en dat intercity's voorbijrazen;

overwegende dat de Kamer via de motie-Bisschop/Ziengs (Kamerstuk 34775-XII, nr. 61) heeft aangedrongen op betere intercityverbindingen voor kleinere steden;

overwegende dat Harderwijk een groeikern is en bijna 50.000 inwoners heeft;

overwegende dat het A28-traject Utrecht-Zwolle tweemaal in de file-top 50 staat;

verzoekt de regering, mede in het licht van de potentiële rol van Harderwijk als overschakel richting Flevoland, in overleg met betrokken partijen te bezien of en hoe Harderwijk intercityverbindingen kan krijgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 43 (35000-A).

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Deel twee. Vorig jaar heeft het CDA een motie ingediend om plannen uit te werken voor de oplossing van twee grote fileknelpunten, te weten het knooppunt A1-A30 en het stuk A1-A35 tussen Azelo en Buren. Het is mooi dat er nu een MIRT-onderzoek zal worden gestart. Er wordt echter geen termijn genoemd en ook de financiële consequenties zijn nog niet zichtbaar. Wanneer komen die daadwerkelijk in beeld? Kan de minister voor mei 2019 de uitkomsten met ons delen?

Tijdens het AO MIRT hoorde ik de minister zeggen dat er gekeken zou gaan worden

naar de meerwaarde van veiligheidsmaatregelen op de twee ontbrekende stukken van de N36, die vorig jaar niet zijn meegenomen, en dat de Kamer voor het volgende MIRT-overleg — vandaag dus — zou worden geïnformeerd. Ik hoor dat graag nog van de minister, als dat kan.

Ik heb nog één motie, over de N35.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de N35 een rijksweg is die twee belangrijke economische centra in Overijssel verbindt en daarmee cruciaal is voor de economie en bereikbaarheid van de regio;

overwegende dat uit het rapport Actualisatie Marsroute N35 blijkt dat vanwege de forse verkeersgroei en de aandacht voor de verkeersveiligheid de realisatie van de Marsroute op middellange termijn (2030) nog steeds hard nodig is;

constaterende dat:

- het Rijk primair verantwoordelijk is voor rijkswegen, zoals de N35;
- de N35 de twee economische centra van Overijssel verbindt;
- de N35 vraagt om een integrale aanpak van het deel tussen Nijverdal en Wijthmen;
- een oplossing alleen kan worden gerealiseerd met een financiële bijdrage vanuit de regio;

verzoekt de minister om samen met de provincie de financiële consequenties in beeld te brengen en deze voor te leggen aan de Kamer;

verzoekt de regering bovendien voor de Voorjaarsnota 2019 in beeld te brengen binnen welke termijn een MIRT-verkenning kan worden gestart,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Von Martels, Remco Dijkstra, Schonis en Van der Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 44 (35000-A).

Ik zou zeggen: met dank aan de tijd van de SGP. De heer Van Aalst heeft een vraag over de motie.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik hoor mijn collega van het CDA een motie indienen. Op zich ben ik daar heel blij mee. Ik hoor hem ook oproepen tot het doen van een MIRT-verkenning. Een MIRT-

verkenning betekent dat ook de middelen beschikbaar gesteld worden, heb ik de minister altijd horen zeggen, anders doet zij geen verkenning. Mag ik daaruit concluderen dat dit op de prioriteitenlijst van het CDA staat?

De voorzitter:

Ik zou de heer Von Martels de gelegenheid willen geven voor een heel kort antwoord, want hij is eigenlijk over zijn tijd heen.

De heer Von Martels (CDA):

Twee letters zijn voldoende, voorzitter: ja.

De voorzitter:

Dan geef ik het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks voor haar vier minuten en twintig seconden.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. Ik ga vier moties indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er bij de geplande verbreding van de A27 grote en deels onbekende bouwtechnische risico's zijn bij het verbreden van de "bak" door Amelisweerd;

overwegende dat een dergelijk project door de folieconstructie, met vergelijkbare technische risico's en daarmee kansen op overschrijding van kosten en bouwtijd, niet eerder zo is aanbesteed;

verzoekt de regering om een plan B te ontwikkelen, met containmentmaatregelen voor als het misgaat bij de bouw, afspraken over verantwoordelijkheden en kosten voor herstel,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 45 (35000-A).

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dan een motie over prioriteit voor de fiets.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat door diverse oorzaken niet elk jaar al het geplande geld ook wordt uitgegeven;

overwegende dat investeringen in fietsinfraprojecten de meest efficiënte investering zijn om mobiliteit te faciliteren en mensen uit de file te helpen;

overwegende dat fietsinfraprojecten voor relatief kleine bedragen en op korte termijn gerealiseerd kunnen worden;

verzoekt de regering om door te gaan met een ambitieus pakket van fietsinfraprojecten en om jaarlijks eventueel vrijgevallen bedragen op andere MIRT-posten met prioriteit aan fietsinfraprojecten die op korte termijn kunnen worden uitgevoerd te besteden, en hierover met de lokale overheden afspraken te maken,

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. 46 (35000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat niet één recept de oplossing voor files gaat bieden;

overwegende dat het regeerakkoord ruimte biedt voor onderzoeken en experimenten rond gedrag en beprijzing;

verzoekt de regering om geen opties vooraf uit te sluiten bij het ontwikkelen van deze pilots,

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. 47 (35000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Nederland de ambities uit het klimaatakkoord van Parijs onderschrijft;

overwegende dat de huidige WLO-scenario's uitgaan van meer dan 2°C temperatuurstijging;

constaterende dat de verwachting is dat de maatregelen uit het klimaatakkoord van invloed zullen zijn op de WLO-scenario's;

verzoekt de regering om, nadat het klimaatakkoord definitief is, ook een WLO-scenario voor 2°C en voor 1,5°C temperatuurstijging uit te werken en dit met de Kamer te delen,

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. 48 (35000-A).

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Daarnaast zal ik ook een amendement indienen dat ik nu alvast zal toelichten. Het gaat erom dat wij een wijziging van het plan voor de A27 willen, waarbij de aanpassing van de snelweg met veel minder geld binnen de bestaande bak wordt gerealiseerd. Het vrijgekomen geld kan worden ingezet voor ov-projecten in de regio Utrecht en voor bijvoorbeeld de ondertunneling van de Noordelijke Randweg, waardoor de leefbaarheid van de mensen in die wijk erop vooruitgaat.

De voorzitter:

Dank. Dan wil ik de heer Moorlag, die precies op tijd is teruggekomen, de gelegenheid geven om vier minuten en vijftien seconden te gebruiken.

De heer Moorlag (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Excuses voor het feit dat ik een deel van het notaoverleg niet heb kunnen bijwonen, omdat ik letterlijk een dubbele agenda heb; ik heb ook een AO Energie en Klimaat.

Gelet op de beperkte tijd ga ik direct over tot het indienen van mijn moties, maar misschien hoor ik straks in de beantwoording dat ze allemaal overbodig zijn omdat mijn vragen al naar tevredenheid beantwoord zijn.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Nederlandse aansluiting op het Europese hsl-netwerk in noordoostelijke en oostelijke richting gebrekkig is;

overwegende dat hogesnelheidstreinen een goed, comfortabel en duurzamer alternatief vormen voor een deel van de luchtvaart;

overwegende dat een verschuiving van personenvervoer per vliegtuig naar hogesnelheidstreinen noodzakelijk is omdat dit bijdraagt aan het verminderen van CO₂-uitstoot;

overwegende dat het, ook gelet op de lange planvorming en realisatie van hogesnelheidslijnen, gewenst is dat tijdig plannen worden ontwikkeld voor een betere aansluiting op het Europese hsl-netwerk;

verzoekt de regering op korte termijn te starten met het ontwikkelen van plannen om Nederland in oostelijke en noordoostelijke richting volwaardig aan te sluiten op het Europese hsl-netwerk,

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 (35000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat fietsen een goedkope, gezonde, duurzame wijze van transport is en daarom sterk gestimuleerd dient te worden;

verzoekt de regering in beeld te brengen hoe het beleid en de plannen voor het verbeteren van de fietsinfrastructuur, in het bijzonder de capaciteit voor fietsstallingen en snelfietsroutes, kan worden geïntensiveerd en versneld, en de Kamer daarover uiterlijk in het voorjaar van 2019 te informeren,

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. 50 (35000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat verbetering van de infrastructuur in de perifere regio's van Nederland bijdraagt aan het verbeteren van de aantrekkelijkheid, bereikbaarheid en leefbaarheid

aldaar;

overwegende dat vermindering van de druk op de woningmarkt en de infrastructuur van de Randstedelijke centra bijdraagt aan de bereikbaarheid en leefbaarheid aldaar;

verzoekt de regering de aantrekkelijkheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van de perifere regio's in Nederland te vergroten door de investeringen in de infrastructuur in die regio's te versnellen en te intensiveren,

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. 51 (35000-A).

De heer Moorlag (PvdA):

Tot slot de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de A67 tussen knooppunt Leenderheide en Geldrop wordt verbreed;

overwegende dat de betrokken regionale overheden de wens hebben om de A67 tussen knooppunt Leenderheide en Asten te verbreden;

overwegende dat met werk met werk maken de uitvoeringskosten kunnen worden beperkt;

verzoekt de regering om met de regio in gesprek te gaan over de bereidheid van de regio om een cofinancieringsbijdrage te leveren aan de verbreding van de A67 tussen Geldrop en Asten;

verzoekt de regering voorts de Kamer hierover uiterlijk 1 mei 2019 te informeren,

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. 52 (35000-A).

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik heb een vraag. Heeft de heer Moorlag in de aanloop naar deze vergadering de uitkomsten van het Bestuurlijk Overleg MIRT gelezen?

De heer **Moorlag** (PvdA):

Jazeker. De verslagen van de overleggen met de regio's die hebben plaatsgehad. Dat neemt niet weg dat ik vanuit de regio signalen krijg dat het gewenst is om hier in de Kamer uit te spreken dat er echt werk wordt gemaakt van het pad dat moet leiden tot het verbreden van een pad dat nu door de regio loopt. Dat is de aanleiding om de motie in te dienen.

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

Dan zie ik het als een aansporing om het op die manier te gaan doen. Kijkt u ook naar mijn motie, dan kijk ik naar die van u.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Oké.

De **voorzitter**:

Dan stel ik voor dat wij naar elkaars moties kijken. Ik wil nu graag mevrouw Teunissen het woord geven voor drie minuten en twintig seconden.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Het MIRT is aan een herijking toe. De fossiele oplossing, meer files dus meer asfalt, werkt niet. Gekeken moet worden naar de optimale mobiliteitsvorm, waarbij gestuurd wordt op duurzaamheid. Vandaar de volgende moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de VN deze week in hun Emissions Gap Report stellen dat de klimaatinspanningen vervijfvoudigd moeten worden om zicht te houden op 1,5°C temperatuurstijging conform het akkoord van Parijs;

constaterende dat het Lancet Countdown Report 2018 stelt dat de huidige trend van klimaatverandering wereldwijd een onacceptabel gevaar vormt voor de volksgezondheid;

verzoekt de regering bij het vormgeven van het Mobiliteitsfonds een klimaatdoelstelling met 1,5°C temperatuurstijging als uitgangspunt als sturende voorwaarde op te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 53 (35000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat door luchtvervuiling jaarlijks 12.000 mensen vroegtijdig komen te overlijden;

verzoekt de regering bij het vormgeven van het Mobiliteitsfonds de WHO-normen voor luchtkwaliteit als sturende voorwaarde op te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 54 (35000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Nederland een klimaatopgave heeft;

constaterende dat het Europees Hof in een verstrekend arrest stelt dat Nederland momenteel te weinig doet tegen te veel stikstof in de natuur;

constaterende dat het kappen van bomen ten behoeve van meer asfalt, zoals de 800 bomen bij de verbreding van de A27 bij Amelisweerd, een tegengestelde beweging is;

overwegende dat het kappen van 800 bomen een volstrekt onacceptabel verlies van natuur is;

verzoekt de regering af te zien van de voorgenomen verbreding van de A27 bij Amelisweerd en de bijbehorende kap van 800 bomen, en de minimaal 500 miljoen die daardoor vrijkomt ten goede te laten komen aan duurzaam vervoer zoals lightrailverbindingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 55 (35000-A).

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):
Voorzitter, de laatste motie

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het Europees Hof in een verstrekking arrest stelt dat Nederland te weinig doet tegen te veel stikstof in de natuur;

constaterende dat dit betekent dat de stikstofaanpak (PAS) grondig moet worden herzien en geplande uitbreidingen van wegen, fabrieken en veestallen in de buurt van natuurgebieden tot die tijd niet door kunnen gaan;

verzoekt de regering een moratorium in te stellen op stikstofuitstotende MIRT-projecten in de buurt van natuurgebieden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 56 (35000-A).

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):

Tot slot wil ik de minister en de staatssecretaris hartelijk danken voor de uitgebreide beantwoording. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank. Dan zou ik het woord willen geven aan de heer Schonis, die nog zeven minuten heeft.

De heer **Schonis** (D66):

Daar kan ik eens even lekker voor gaan zitten. Ik dank de staatssecretaris en de minister voor de beantwoording. Wel erg teleurstellend dat de minister zegt dat zij voor de NRU geen extra geld overheeft, omdat het maar een gemeentelijke weg is. Daarom heeft mijn fractie, samen met die van de ChristenUnie, VVD en CDA, vanochtend een amendement ingediend om 5 miljoen vrij te maken voor een bijdrage voor de NRU om ervoor te zorgen dat de leefbaarheid rondom de nieuwe weg optimaal gewaarborgd kan worden en er in ieder geval een tweede ondertunneling mogelijk is. Ik heb begrepen dat ik dat amendement niet hoeft te lezen. Dan heb ik vast nog vele minuten over voor mijn moties, in totaal vier. Helaas voor de bingodeelnemers: daar zitten geen N- of A-nummers tussen.

Ik begin met de eerste motie, die gaat over zonnepanelen op treinen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat zonnepanelen op daken ervoor zorgen dat duurzaam opgewekte energie kan worden gebruikt voor de energievraag van treinstations;

overwegende dat treinstationprojecten vanwege het vaak grote oppervlakte geschikt zijn voor zonnepanelen;

overwegende dat veel treinstations door heel Nederland vernieuwd en opgeknapt worden de aankomende jaren;

overwegende dat op dit moment niet standaard in de bouwplannen van stations de plaatsing van zonnepanelen wordt meegenomen;

verzoekt de regering om in de verkenningsfase van de ontwikkeling van stationprojecten altijd een ontwerp mee te nemen waarbij een zo hoog mogelijke opbrengst van zonne-energie gerealiseerd wordt,

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. 57 (35000-A).

De heer Schonis (D66):

Motie nummer twee betreft de toezegging — zo zie ik het maar — van de minister om zo snel mogelijk te gaan starten met de pilots die in het regeerakkoord zijn afgesproken rondom betalen naar gebruik.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het regeerakkoord is afgesproken dat het kabinet samen met de Mobiliteitsalliantie deze kabinetsperiode pilots uitvoert om ervaringen op te doen met alternatieve vormen van vervoer en betaling, zonder dat dit leidt tot een systeem van rekeningrijden;

verzoekt de regering om vóór 1 april 2019 te starten met het uitvoeren van de pilots zoals afgesproken in het regeerakkoord,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Schonis, Van der Graaf, Von Martels en Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 58 (35000-A).

De heer **Schonis** (D66):

Dan de derde motie. Die betreft de energiewinning uit asfalt. Ondanks het asfaltfetisjisme kan asfalt inderdaad meerdere doelen dienen, mevrouw de minister.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het regeerakkoord is afgesproken dat de aanleg van asfalt nu hoofzakelijk tot doel heeft om bereikbaarheidsknelpunten op te lossen en nog niet alternatieve doelen bedient zoals energiewinning;

overwegende dat het kabinet ernaar streeft om ambitieuze klimaatdoelen te behalen;

van mening dat het belangrijk is om toe te werken naar een integraal en duurzaam energiesysteem;

constaterende dat er reeds experimenten zijn met asfaltprojecten waarmee energie wordt gewonnen door middel van een geïntegreerd energiesysteem;

verzoekt de regering om bij aanbestedingen van nieuwe infrastructuurprojecten slimme combinaties met duurzame energiesystemen te stimuleren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Schonis, Van der Graaf en Von Martels. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 59 (35000-A).

De heer **Schonis** (D66):

En dan tot slot nummer vier. Die betreft de WHO en geluidseffecten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de WHO met haar recent gepubliceerde rapport onderbouwd heeft dat er een sterke correlatie is tussen geluidsoverlast en negatieve gezondheidseffecten;

overwegende dat er met het bestaande beleid reeds ingezet wordt op het voorkomen en waar mogelijk verminderen van geluidsoverlast;

van mening dat het belangrijk is om op lange termijn toe te blijven werken naar vermindering van de negatieve gezondheidseffecten als gevolg van geluid;

verzoekt de regering om onafhankelijk onderzoek te laten verrichten om in kaart te brengen hoe het WHO-rapport zich verhoudt tot de huidige (inter)nationale wet- en regelgeving en naar de mogelijkheden om het WHO-rapport te gebruiken ter versterking van het (inter)nationaal beleid en de mogelijke gevolgen daarvan voor de Nederlandse situatie, en de Kamer over de resultaten te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 60 (35000-A).

De voorzitter:

Dan mag ik u danken.

De heer Schonis (D66):

Dat mag.

De voorzitter:

Nou, dank. Ik geef het woord aan de heer Laçin, die nog precies vier minuten rond heeft, zo zie ik hier.

De heer Laçin (SP):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb een viertal moties. De eerste gaat over de uitspraak van het Europese Hof van Justitie en het PAS.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het Europese Hof van Justitie heeft uitgesproken dat het Nederlandse stikstofbeleid niet voldoet;

overwegende dat de Raad van State in de eerste helft van 2019 een uitspraak zal doen over de toepassing van het Programma Aanpak Stikstof (PAS);

verzoekt de regering om een inventarisatie te maken voor welke infrastructuurprojecten de uitspraak van het Europese Hof van Justitie, en straks de Raad van State, over het PAS mogelijk gevolgen kan hebben in Nederland en geen onomkeerbare stappen te nemen in deze projecten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 61 (35000-A).

De heer **Laçin** (SP):

Dan de A8. Ik ben blij om te horen dat de minister aan de slag is en dat er wat dingen gaan gebeuren. Ik heb toch nog één punt waarop ik een motie wil indienen, vooral om de omwonenden tegemoet te komen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat na jaren van acties van omwonenden er besloten is om stiller asfalt aan te leggen op de A8 bij Koog aan de Zaan;

overwegende dat de omwonenden eerst te horen hebben gekregen van Rijkswaterstaat dat er dubbel zoab-fijn zou komen, maar dat dit bericht later weer werd teruggetrokken;

overwegende dat de overlast van luidruchtig asfalt slechts een van de vele problemen is op dit stuk snelweg;

verzoekt de regering om in overleg met Rijkswaterstaat te gaan en te pleiten voor aanleg van dubbel zoab-fijn,

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. 62 (35000-A).

De heer **Laçin** (SP):

Dan de bereikbaarheid van het noorden via Zwolle per spoor. Er is vroeger een onderzoek geweest. De Zuiderzeelijn zou niet kunnen. Zwolle blijft een bottleneck, dus daarom deze motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Noord-Nederland voor bereikbaarheid over het spoor afhankelijk is van Zwolle;

constaterende dat een verstoring bij Zwolle tot gevolg heeft dat veel treinreizigers vertraging oplopen;

overwegende dat hierdoor de trein voor veel inwoners van Noord-Nederland geen betrouwbaar alternatief is, waardoor zij voor de auto kiezen;

verzoekt de regering om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om Noord-Nederland via spoor minder afhankelijk te maken van Zwolle,

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. 63 (35000-A).

De heer Laçin (SP):

Tot slot de regio Utrecht en de bereikbaarheid. Ik heb van de staatssecretaris gehoord dat er plannen komen en ik wil haar toch stimuleren, omdat de minister van BZK ook voortgang nodig heeft omdat Utrecht met een hele bouwopgave zit. Vandaar deze motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de MIRT-verkenning Utrecht een pre-verkenning is geworden;

constaterende dat daarmee extra vertraging is gekomen in een goede multimodale ontsluiting van Utrecht;

overwegende dat Utrecht de snelst groeiende regio van Nederland is en daarmee ook de vraag naar mobiliteit groeit;

overwegende dat de 45 miljoen euro die nu beschikbaar is door cofinanciering bij lange na niet de geschatte 550 miljoen euro voor de totaalaanpak haalt;

verzoekt de regering om vaart te maken met de verkenning en met concrete plannen te komen voor 2019 om Utrecht en daarmee een groot deel van Nederland bereikbaar te houden,

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. 65 (35000-A).

De heer Laçin (SP):

Tot slot twee opmerkingen. De eerste opmerking is gericht aan de minister en gaat over

de aanbesteding van de A27 en het tracébesluit. Graag ontvang ik van de minister de toezegging dat zij met Rijkswaterstaat in gesprek gaat om na te gaan wat Rijkswaterstaat eigenlijk heeft gecommuniceerd in de richting van de kerngroep, want daarover ontstaan verschillende signalen. Ik zou graag willen dat de minister ons daarover informeert.

De tweede opmerking, heel kort, richting de staatssecretaris. Volgens mij klopt het niet dat de ERTMS-systemen in ons land op dit moment altijd met elkaar kunnen communiceren. Graag krijg ik daar volgende week een uitgebreid antwoord op, want ik maak mij daar nogal zorgen over.

De voorzitter:

Dank. Dan geef ik het woord aan mevrouw Van der Graaf, die nog twee minuten en vijftien seconden heeft. Ga uw gang.

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

Dank u wel, meneer de voorzitter. Ik dank de minister en de staatssecretaris voor de antwoorden. Ook ik heb enkele moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de IJsselmeerregio zijn regionale bijdrage van 73,5 miljoen euro heeft onderbouwd in het bidbook;

constaterende dat de Kamer diverse uitspraken heeft gedaan over het realiseren van de nieuwe verbrede sluis bij Kornwerderzand;

overwegende dat het Rijk de rijksbijdrage van 30 miljoen euro wil reserveren tot medio 2019;

verzoekt de regering om voor te sorteren op een realisatiebesluit in 2019 en het voortouw te nemen, in samenwerking met de regio, om de verschillende financieringsmogelijkheden in beeld te brengen voor de resterende middelen, en de Kamer daarover nog voor de Voorjaarsnota 2019 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf, Von Martels, Schonis, Remco Dijkstra, Laçin, Moorlag en Stoffer.

Zij krijgt nr. 66 (35000-A).

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

Dan de motie kortere reistijd Noord-Nederland.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de NS al heeft aangekondigd een testrit te doen voor versnelling in de ochtend- en avondspits;

overwegende dat ook in het MIRT en het Toekomstbeeld OV 2040 wordt erkend dat de reistijd per ov tussen de landsdelen verkort dient te worden;

van mening dat de huidige intercityverbindingen er niet op achteruit mogen gaan;

verzoekt de regering de ambitie van reistijdverkorting tussen Noord-Nederland en de Randstad te prioriteren in de uitwerking van het Toekomstbeeld OV en in kaart te brengen hoe minstens 30 minuten reistijdverkorting richting 2030 kan worden gehaald,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf en Ziengs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 67 (35000-A).

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

Dan de motie slimme en duurzame mobiliteit.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het Infrastructuurfonds wordt omgevormd tot een Mobiliteitsfonds, waarbij de mobiliteit centraal staat in plaats van de modaliteit;

overwegende dat de regering heeft aangekondigd met proeftuinen te zullen starten om met regio's een nieuwe mobiliteitsgerichte werkwijze te verkennen;

van mening dat voor het oplossen van knelpunten uit de NMCA een slimme en multimodale aanpak nodig is, waarbij verschillende modaliteiten zoals openbaar vervoer, auto en fiets zo goed mogelijk op elkaar aansluiten en rekening wordt gehouden met ruimtelijke ontwikkeling;

verzoekt de regering daarom de komende jaren in de proeftuinen te zoeken naar mogelijkheden om slimme en duurzame mobiliteitsoplossingen en een multimodale aanpak toe te passen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf, Schonis en Von Martels. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 68 (35000-A).

Met dank. Ik kan mij voorstellen dat de bewindslieden behoefte hebben aan een schorsing van een kwartier. Dan zullen wij om 18.15 uur verdergaan met de tweede termijn van de bewindspersonen.

De vergadering wordt van 17.54 uur tot 18.19 uur geschorst.

De voorzitter:

Welkom terug, bijna allemaal. Ik zag de heer Laçin al op zijn klok wijzen, dus ik stel voor dat we gaan beginnen. We hebben nog wel iets te doen, namelijk 37 moties behandelen. Ik stel voor om te beginnen met de moties die de staatssecretaris kan behandelen. Of we doen het in de oorspronkelijke volgorde, als dat oké is voor de minister. Dat is denk ik gemakkelijker voor de staf. Dan zou ik graag willen beginnen met de minister en de eerste motie.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter. Eerst de amendementen, zoals we normaal gesproken doen. En misschien daar nog aan voorafgaand nog twee vragen die de heer Von Martels had gesteld. In eerste termijn had hij daar geen tijd meer voor, dus hij heeft ze in tweede termijn gesteld. Ze hadden betrekking op de planning A1 en A30. Ik zal begin 2019 een startbeslissing nemen voor dat traject. Op dat moment kan ik de planning van het project bekendmaken. Uiteraard zal ik de Kamer daarover informeren.

Het andere wat de heer Von Martels had gevraagd was of ik dat voor mei 2019 kan doen. Dat is net iets te snel, maar u kunt ervan overtuigd zijn dat we het zo snel mogelijk zullen doen.

Volgens mij waren dat de vragen die nog openstonden.

De voorzitter:

Ik geloof dat de heer Von Martels daar nog een vraag over wil stellen.

De heer Von Martels (CDA):

Nee, niet hierover, maar ik had ook nog een vraag gesteld over de N36. Die kan de minister misschien later nog beantwoorden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij het amendement op stuk nr. 69 over de verkeersveiligheid. Dat amendement kan ik oordeel Kamer geven.

Het amendement op stuk nr. 30 over de NRU moet ik ontraden, omdat het over bovenwettelijke maatregelen gaat. Waar de heer Schonis in zijn tweede termijn aangaf dat ik het niet zou willen doen omdat het een gemeentelijke weg betreft, is dat zeker niet de reden. Ik heb aangegeven dat we er een rijksbelang in zien en dat we niet voor niets zo'n heel groot bedrag van 173 miljoen instoppen. De reden dat we het niet doen, is dat we zowel qua mobiliteit als qua andere aspecten aan alle eisen voldoen en het puur om

de leefbaarheid gaat. Als we dat hier doen, zouden we dat overal moeten doen. Dat is de reden dat ik het amendement ontraad.

Dan kom ik bij de moties. De motie op stuk nr. 31 van de heer Van Aalst verzoekt de regering om de N35 tot 2x2-baans met 100 km/u als prioriteit aan te merken. Die motie ontraad ik, zoals u niet zal verbazen. Het heeft op dit moment onvoldoende prioriteit.

De motie op stuk nr. 32 van de heer Van Aalst heeft betrekking op de N36. Gevraagd wordt om deze op korte termijn te voorzien van een middengeleider. Deze motie ontraad ik, omdat ik eerst het onderzoek over de meerwaarde van de verbreding en de andere maatregelen wil afwachten.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 33 van de heer Van Aalst over de A67 tussen Eindhoven en Venlo. Gevraagd wordt om deze volledig 2x3-baans aan te leggen. Daarover hebben we met de regio andere afspraken gemaakt. Dat weet u. Daarom ontraad ik deze motie ook.

Nu kom ik misschien met wat beter nieuws voor de heer Van Aalst. Dit kan ik sowieso toezeggen. De motie op stuk nr. 34 verzoekt de regering om erop toe te zien dat het uitstel van wegonderhoud, behoudens risico's voor de verkeersveiligheid, niet mag leiden tot een verlaging van de maximumsnelheid. Met die toevoeging van de risico's voor de verkeersveiligheid kan ik de motie oordeel Kamer geven.

De motie op stuk nr. 35 verzoekt de A2 Eindhoven-Weert zo snel mogelijk te verbreden. Daarover hebben we al het een en ander gewisseld in het debat. Deze motie moet ik ontraden.

Hetzelfde geldt voor de motie op stuk nr. 36 over het als prioriteit aanmerken van de A4-Zuid. Daar hebben we geen dekking voor en het is onvoldoende een knelpunt. Deze motie ontraad ik dus ook.

De motie op stuk nr. 37 verzoekt de regering om de tunneldosering bij Leidsche Rijn zo snel mogelijk uit te schakelen. Die moet ik ook ontraden. Dat is namelijk niet mogelijk vanwege wettelijke veiligheidsnormen.

De motie op stuk nr. 38 van de heer Van Aalst verzoekt de regering om het knelpunt op de A15 bij Ridderkerk-Gorinchem sneller te realiseren en om het knelpunt A15 Gorinchem-Valburg aan te pakken. Het eerste doen we al op een onderdeel sneller, maar niet het hele traject. Het tweede deel van de motie heeft onvoldoende urgentie. Ik ontraad de motie.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 39. Die verzoekt de regering om de A67 voortvarend aan te pakken tot Geldrop, eventuele vrijkomende of gereserveerde middelen voor de regio te behouden en de Kamer te informeren. Die motie kan ik oordeel Kamer geven.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 40. Doen we ze op volgorde? Want die is van de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik begin bij de motie op stuk nr. 40 en dan ga ik verder.

Ik had eerder overigens een keer toegezegd om bij de Kamer terug te komen over de bediening station Dordrecht. Dat had ik eigenlijk in de beantwoording in de eerste termijn willen doen, maar ik doe het dan nu maar even. De Kamer heeft destijds gevraagd om voor het jaar 2019 de pendeldienst als tussentijdse oplossing door te blijven zetten. Dat doen we dus komend jaar, in 2019. Met de betrokken regionale overheden en de NS ben ik nog in overleg over de optimalisatie tussen Dordrecht en Brabant voor de periode 2020-2024. Naar aanleiding van een uitgebreid onderzoek van NS hebben we een oplossing in zicht. Die is: vier keer per dag een directe verbinding tussen Dordrecht en Eindhoven. Voor de bekostiging verwacht ik een financiële bijdrage van de regionale overheden, want die is wel nodig. In het BO MIRT hebben we afgesproken dat we proberen om nog voor het einde van dit jaar tot besluitvorming te komen. We zijn er nog niet uit. Het Rijk heeft hier een aantal keren gefinancierd. Uiteindelijk moet de regio ook bijdragen, want anders houdt het een keertje op. Dat is de stand van zaken die ik hier kan melden.

Ik ga nu snel naar de motie op stuk nr. 40 van de heer Amhaouch, over de spoorse maatregelen. Die geef ik oordeel Kamer.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 41. Daarin wordt gevraagd om een plan te maken voor een snelle spoorverbinding. De quickscan van de Berlijntrein is bijna gereed. Als de quickscan er is, gaan we natuurlijk op een gegeven moment ook een plan maken. Ik wil dus vragen om de motie aan te houden tot het AO internationaal treinverkeer van 16 januari. Ik verzoek om de motie aan te houden, want dan is de quickscan er en dan kunnen we er op basis van alle laatste feiten met elkaar over spreken.

De voorzitter:

De persoon aan wie dit gevraagd wordt, is er niet. Als de motie niet aangehouden wordt, wat is dan het oordeel?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik vind niet dat we erop vooruit moeten lopen. Meneer Schonis is ook ondertekenaar. Wellicht kan hij aangeven of de motie kan worden aangehouden. De indiener zou daarna altijd nog weer kunnen zeggen dat hij haar toch in stemming brengt.

De voorzitter:

Juist daarom hoor ik graag het oordeel.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Als ze niet wordt aangehouden, moet ik haar op dit moment ontraden. We spreken op 16 januari met elkaar. Ik ontraad haar niet omdat ik er een enorm groot inhoudelijk punt bij heb. Maar op 16 januari komen we met die informatie en dat is het moment om erover te spreken. Bij een aantal andere moties zal ik ook zeggen: wacht even tot het debat en houd de motie aan tot dat moment, want op dit moment ontraad ik haar. Dat geldt ook voor deze motie.

De voorzitter:

Dank. De heer Von Martels wil iets zeggen.

De heer Von Martels (CDA):

Ik wil graag helpen. Ik dacht: als ik namens het CDA kan zeggen dat zij aangehouden wordt, is dat toch ook prima? Mag dat?

De voorzitter:

Dank daarvoor. Dan hebben we alle informatie die we nodig hebben, namelijk a dat de motie ontraden wordt als zij niet wordt aangehouden en b dat het CDA van zins is om haar aan te houden. Dan hebben wij genoeg om op te schrijven. Dank. Het woord is weer aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik denk dat we er dan wel uit gaan komen. Ik snap de intentie van de motie heel goed en ik denk dat we in het AO op dit punt heel goed tot elkaar kunnen komen. Maar ik volg hier de procedures die we met elkaar hebben afgesproken.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 42, ook van de heer Amhaouch. Daarin verzoekt hij mij om een tijdelijke intercitystop. We hebben hier uitgebreid over gesproken. We zien dat er tijdelijk een probleem komt, maar laten we breed naar oplossingsmogelijkheden kijken. Deze motie vraagt alleen maar om een tijdelijke intercitystop. Dat vind ik jammer. Ik zou het breder willen hebben, want anders wordt het deze tijdelijke intercitystop of niets. Ik wil niet alleen naar die mogelijkheid kijken. Ik vraag de heer Amhaouch, mevrouw Van der Graaf en de heer Geurts om de motie aan te passen en breder te kijken naar hoe het ov een rol kan spelen in de hinderbeperking. Anders vind ik de motie te eng. De eerste analyse heeft al uitgewezen dat dit best een lastige is en daarom zou ik haar dan ontraden.

De voorzitter:

Dank. Dan schrijven we dat op en gaan we ervan uit dat dat allemaal wordt doorgegeven aan de eerste indiener. Gaat u verder.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 43 over de intercity Harderwijk. Deze motie loopt vooruit op het toekomstbeeld ov. Ik zou dus willen vragen om de motie aan te houden. Ik heb al gezegd dat ik wel de NS zal vragen om hier nog een keer naar te kijken. Als de NS het gewoon kan inpassen in de huidige systematiek, dan ben ik graag bereid om dat nog een keer bij de NS na te vragen. Die gaan erover. Anders is het een punt voor het toekomstbeeld ov. Ik vraag dus om de motie aan te houden. Anders moet ik haar ontraden.

De voorzitter:

De minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan zijn we bij de motie op stuk nr. 44 van de heer Von Martels over de N35. Ik heb een verzoek aan de heer Von Martels, namelijk of hij zijn tweede verzoek zou willen weglaten. Dan kan ik het oordeel aan de Kamer laten. Daar wordt namelijk gevraagd op welke termijn de MIRT-verkenning kan worden gestart. We weten niet of er wel een MIRT-verkenning op volgt. Dan moet je weer die 75% financiering in zicht hebben. Over het eerste verzoek, om samen met de provincie de financiële consequenties in beeld te brengen en die voor te leggen aan de Kamer, zou ik het oordeel aan de Kamer kunnen laten. Dat kunt u, met alle overwegingen uiteraard, laten staan. Ik verzoek u dus het tweede verzoek weg te laten. Anders moet ik de motie ontraden.

De voorzitter:

De heer Von Martels.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dat kan ik op dit moment nog niet doen, maar ik overweeg wel om de komende dagen eens goed na te denken over wat de juiste formulering zou kunnen zijn.

De **voorzitter**:

Dan hebben wij alles wat we op moeten schrijven. Ik geef het woord weer aan de minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 45, waarin de regering verzocht wordt om een plan B te ontwikkelen voor de A27 voor het geval het misgaat. Dat is aan de markt. Om die reden ontraad ik de motie.

De **voorzitter**:

De staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dank u wel, voorzitter. De motie op stuk nr. 46.

De **voorzitter**:

Excuus, er is nog een vraag over de vorige motie.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik had een vraag over de zin "dat is aan de markt". Betekent dat dus dat de minister wel middels de aanbesteding aan de markt vraagt om dit plan B te ontwikkelen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nee. Het is aan de markt om de risico's te beheersen en vooraf een goede inschatting te maken, dus ik ga ervan uit dat ze, als ze daadwerkelijk inschrijven, ook aan alle regels voldoen. Ik ga als overheid geen plan B maken voor risico's die een aannemer misschien neemt. Dat moeten ze dan zelf doen.

De **voorzitter**:

Dank. Dan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dank u wel, voorzitter. Ik ben bij de motie van mevrouw Kröger op stuk nr. 46, Prioriteit voor de fiets. Als er middelen vrijvallen, blijven die natuurlijk in zo'n infrastructuurfonds gewoon beschikbaar. Dan maken we opnieuw een integrale afweging. Om dan eenzijdig te zeggen dat het altijd naar de fiets moet, past niet bij de integrale afweging die we van plan zijn te maken bij het Mobiliteitsfonds. Daarom moet ik de motie ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan ben ik weer aan de beurt bij de motie op stuk nr. 47, die de regering verzoekt om geen opties vooraf uit te sluiten bij het ontwikkelen van pilots. We hebben pilots uitgesloten die gericht zijn op het bereiken van een systeem van rekeningrijden. Daarom ontraad ik deze motie, want ik houd me aan het regeerakkoord. Alle andere pilots zijn uiteraard van harte welkom.

De voorzitter:

Dank. Dan gaan we volgens mij voor drie opeenvolgende moties weer naar de staatssecretaris. Of zie ik dat verkeerd?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, klopt.

De voorzitter:

De staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. Dan moet iedereen even goed opletten, want anders raken we straks in de war. Ik wil de motie op stuk nr. 48 en de motie op stuk nr. 53 gezamenlijk behandelen. Ik begin bij de motie op stuk nr. 48, die de regering verzoekt om het WLO-scenario aan te passen nadat het klimaatakkoord definitief is. Daarmee loopt deze motie eigenlijk vooruit op het Mobiliteitsfonds. In het klimaatakkoord hebben we overigens ook doelstellingen voor de CO₂-uitstoot van mobiliteit. Ze loopt ook vooruit op de vorming van het Mobiliteitsfonds. Ik moet haar daarom ontraden. Datzelfde geldt voor de motie op stuk nr. 53.

Dan de motie op stuk nr. 49 van de heer Moorlag, die vraagt om Nederland volwaardig aan te sluiten op het Europese hsl-netwerk. Dat kost miljarden. De motie is daarmee ongedekt en ik moet die helaas ontraden. We hebben net in de discussie gezegd dat we als onderdeel van de discussie in het toekomstbeeld om wel gaan kijken naar de goede verbinding van de landsdelen en dat ook het internationaal spoorverkeer een belangrijke prioriteit is. Maar dat is iets anders dan volwaardig verbinden met de hsl.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Moorlag daar een vraag over heeft, maar ik zag net te laat dat mevrouw Kröger ook nog een vraag heeft over — en dan gok ik — de motie op stuk nr. 48, want dat was haar motie die net ontraden is. Ik wil haar eerst de gelegenheid geven.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik ben licht in verwarring, want die WLO-scenario's worden normaliter elke zeven jaar geüpdatet. Het Mobiliteitsfonds is gebaseerd op onderliggende gegevens en analyses in de WLO-scenario's. In het debat is gezegd dat een WLO-scenario aangepast zou moeten worden. Het enige dat ik hier heb gedaan, is aangeven dat het voor zowel 2°C als voor 1,5°C zou moeten zijn. Hoe dat vooruitloopt op het Mobiliteitsfonds verwacht mij.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Misschien heb ik ze dan toch iets te makkelijk samengenomen. In het regeerakkoord zeggen we dat de regering streeft naar 49% CO₂-reductie en dat we daarnaast in Europees verband streven naar 55%. Als je daarnaar streeft, werk je een heel pakket uit in het klimaatakkoord. Daar zitten allerlei maatregelen in en ook heel veel maatregelen voor mobiliteit. Daarin zit natuurlijk al een CO₂-reductie voor mobiliteit en die ga je meenemen als je straks nadenkt over het Mobiliteitsfonds. Dan komen ook de scenario's erbij. Die zijn natuurlijk anders als je nadenkt over schone mobiliteit dan wanneer je nadenkt over niet-schone mobiliteit. Daarom loopt deze motie vooruit op wat wij in het klimaatakkoord met elkaar afspreken. De motie zegt dat, los van wat er gebeurt, deze scenario's moeten worden uitgewerkt. Daarom blijf ik bij mijn oordeel over de motie.

De voorzitter:

Ik kijk naar mevrouw Kröger. Dan zijn we bij de heer Moorlag over de motie op stuk nr. 49.

De heer Moorlag (PvdA):

Ik begrijp de argumentatie niet zo goed. De stelling dat het miljarden gaat kosten, is pas aan de orde op het moment dat je een realisatiebesluit neemt en niet eerder. Welk alternatief ziet de staatssecretaris dan voor haarzelf? Het is geen rocket science, maar je weet dat vliegverkeer sterk gereduceerd moet worden gelet op de CO₂-doelstellingen. Dan moet je toch een comfortabel, aantrekkelijk en snel vervangend vervoer realiseren?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

De heer Moorlag gaf gelukkig toen hij binnenkwam al aan dat hij een deel van het debat had gemist en dat hij misschien ook wel zou accepteren dat een motie overbodig was omdat dat tijdens het debat was gewisseld. Tijdens het debat hebben wij gewisseld dat aansluiting van de landsdelen heel belangrijk is en dat je daarvoor misschien niet alleen over het hsl-materieel en het hsl-netwerk moet spreken maar dat een versnelling daar ook onderdeel van kan uitmaken. Ik heb in het debat al toegezegd dat dat onderdeel is van de discussie die we met elkaar voeren. Het is een van de prioritaire zaken die we willen ontwikkelen met het toekomstbeeld ov. Deze motie zegt: maak een plan om het hoogwaardig aan te sluiten op het Europese hsl-netwerk. Dan heb je het bijna over een specifieke technologie, een bepaalde categorie treinen. Dat loopt in de miljarden. Je kunt zeggen dat we daar plannen voor moeten maken, terwijl er geen zicht is op de tientallen miljarden die daarvoor nodig zouden zijn. Ik vind het prematuur om dat nu te doen en daarom ontraad ik de motie.

De voorzitter:

Dank. U vervolgt met de motie op stuk nr. 50.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Inderdaad, in de motie op stuk nr. 50 verzoekt de heer Moorlag om te komen met plannen voor verbetering van de fietsinfrastructuur. Tijdens het debat heb ik gezegd dat ik begin volgend jaar kom met de Nationale fietsagenda 2.0. Ik wil de heer Moorlag suggereren om deze motie aan te houden. Dan kan hij, als ik met die agenda kom, bekijken of dat wat hem betreft voldoet aan wat hij in de motie vraagt of dat hij daar toch nog nadere vragen over wil stellen. Op 17 januari 2019 hebben we een AO Duurzaam vervoer, dus dat is ook nog een optie om met elkaar van gedachten te wisselen.

De voorzitter:

Deze motie valt dus ook in de categorie ontraden, als de heer Moorlag dat niet wil overwegen.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ja, omdat het eigenlijk vooruitdenken is. Ik ken de heer Moorlag als constructief en wij willen hetzelfde, dus dat komt vast goed.

De heer Moorlag (PvdA):

Als het vooruitzicht is dat wij elkaar op enig moment snikkend in de armen vallen omdat er zo'n goed fietsbeleid is, houd ik de motie aan.

De **voorzitter**:

Op verzoek van de heer Moorlag stel ik voor zijn motie (35000-A, nr. 50) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**:

De minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik ga nog even de moties op de stukken nrs. 51 en 52 behandelen. De motie op stuk nr. 51 van de hand van de heer Moorlag wil ik ontraden. Deze verzoekt namelijk om specifiek in de perifere regio's investeringen in infrastructuur te versnellen en te intensiveren. Dat vind ik te algemeen. Wij kijken gewoon naar de knelpunten en naar objectieve criteria. Voor de perifere regio's specifiek zijn regiodeals en dat soort zaken meer van belang.

De motie op stuk nr. 52 is ook van de heer Moorlag. Deze verzoekt om bij de verbreding van de A67 ook het stuk naar Asten in ogenschouw te nemen en hierover in gesprek te gaan. Tijdens het debat heb ik aangegeven dat we in samenspraak met de regio tot deze stap zijn gekomen tot Geldrop. Juist vanwege de problemen die het op de randweg kan veroorzaken, willen we de rest nu niet doen. Ik heb al wel een positief oordeel gegeven op een motie die erop toeziet dat de middelen wel voor de regio beschikbaar blijven. Deze specifieke motie moet ik ontraden.

De **voorzitter**:

Dan wil ik het woord geven aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

De motie op stuk nr. 53 heb ik straks al beantwoord.

De motie op stuk nr. 54 gaat er ook over om bij vormgeving van het Mobiliteitsfonds de WHO-normen voor luchtkwaliteit als sturende voorwaarde op te nemen. Ik vraag om deze motie aan te houden, anders moet ik deze ontraden. Natuurlijk gaan we goed naar de WHO-normen kijken. We streven naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit. Natuurlijk houden we bij het vormgeven van het Schone Lucht Akkoord rekening hiermee. We komen erop terug. De motie in deze vorm moet ik echter ontraden.

De **voorzitter**:

Dank. Dan geef ik het woord aan de minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 55. Die moet ik ontraden, want deze verzoekt de regering af te zien van de voorgenomen verbreding van de A27. Het zal duidelijk zijn dat we daar niet voor zijn.

Dat brengt mij ook op het feit dat mevrouw Kröger een amendement hierover heeft ingediend. Zij stelde in het amendement op stuk nr. 64 voor om 500 miljoen van het budget weg te halen. Het is dus meteen duidelijk dat ik daar ook een negatief oordeel over heb. Dat amendement ontraad ik dus.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 56 van mevrouw Teunissen, die verzoekt om een moratorium in te stellen op de stikstof uitstotende MIRT-projecten in het kader van het PAS. Daarvan heb ik al duidelijk aangegeven dat ik dat niet wil. Deze motie wordt dus ontraden.

De motie op stuk nr. 57 is weer voor de staatssecretaris.

De **voorzitter**:

De staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

De motie op stuk nr. 57 van de heer Schonis en mevrouw Van der Graaf over zonnepanelen geef ik oordeel Kamer.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 58 van de hand van de heer Schonis. Deze verzoekt de regering om voor 1 april 2019 te starten met het uitvoeren van de pilots, zoals afgesproken in het regeerakkoord. Ik denk dat de heer Schonis wel begrijpt dat ik geen andere partijen kan forceren. Ik weet ook niet wat voor pilots nodig zijn om daadwerkelijk te kunnen starten voor 1 april, maar ik zal er alles aan doen om ervoor te zorgen dat we voor 1 april in ieder geval weten wat voor pilots het zijn. Je weet natuurlijk niet hoeveel voorbereidingstijd die nodig hebben en of ze daadwerkelijk dan al kunnen starten. We zorgen ervoor dat we in ieder geval het ei gelegd hebben over die pilots. Als de heer Schonis het zo opvat, kan ik de motie oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:

De heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

Dat zullen we dan maar doen.

De **voorzitter**:

Hij vat het zo op, dus dat is goed nieuws. Dan de minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, ik kom nog op de motie op stuk nr. 59. Die verzoekt de regering om bij aanbestedingen van nieuwe infrastructuurprojecten slimme combinaties met duurzame energiesystemen te stimuleren. Dat lijkt me een mooi algemeen uitgangspunt om altijd rekening mee te houden. Ik geef de motie oordeel Kamer.

De **voorzitter**:

Dank, dan gaan we naar de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

De motie op stuk nr. 60 verzoekt de regering om een onafhankelijk onderzoek te laten verrichten om in kaart te brengen hoe het WHO-rapport over geluid zich verhoudt tot de huidige internationale wet- en regelgeving en naar de mogelijkheden om het rapport te gebruiken ter versterking van het beleid en de gevolgen voor de Nederlandse situatie. Oordeel Kamer.

De **voorzitter**:

En dan gaan we weer naar de minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, ik kom bij de motie op stuk nr. 61. Die verzoekt de regering een inventarisatie te maken van infrastructuurprojecten die door het PAS mogelijk gemaakt zouden kunnen worden en om geen onomkeerbare stappen te zetten. Daar hebben we uitgebreid over gediscussieerd. Ook deze motie ontraad ik.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 62 van de heer Laçin. Die verzoekt de regering om in overleg met Rijkswaterstaat te gaan en te pleiten voor aanleg van tweelaags zoab-fijn. Dat gaat over de A8 bij Koog aan de Zaan. Die motie wil ik ontraden, omdat we al bezig zijn met een oplossing op de brug. Ik wil eerst kijken of die voldoende soelaas biedt. De motie zou eventueel kunnen worden aangehouden, totdat er meer duidelijkheid over is, anders moet ik deze ontraden.

De voorzitter:

De heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik zou de motie kunnen aanhouden, maar dan zou ik wel graag van de minister horen dat deze optie op tafel komt in de gesprekken die zij gaat voeren. Dat hoeft niet met de garantie dat het dit soort asfalt wordt, maar wel dat het een optie is. Als dat zo is, zal ik de motie aanhouden en kijk ik te zijner tijd wat ik met de motie doe.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Met dien verstande dat het een optie zou kunnen zijn als de maatregelen die we nu nemen onvoldoende soelaas bieden. Als dat voldoende oplossing is, is het misschien niet nodig. Onder die voorwaarde, maar anders moet ik de motie ontraden.

De heer Laçin (SP):

Dan ga ik er nog even over nadenken, voorzitter.

De voorzitter:

Helder. Dan gaan we weer naar de staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. De motie op stuk nr. 63 verzoekt de regering om Noord-Nederland via het spoor minder afhankelijk te maken van Zwolle. In die formulering moet ik de motie ontraden. Ik begrijp echter dat de heer Laçin eigenlijk vraagt naar het robuuster maken van de situatie rondom Zwolle. Dat is hetzelfde als waar de heer Amhaouch om vroeg. Als de heer Laçin bereid is om de motie aan te passen tot een verzoek om te kijken naar mogelijkheden om de situatie rondom Zwolle robuuster te maken, dan kan ik me voorstellen dat ik tot oordeel Kamer kom, maar dan wil ik de formulering nog wel even zien. In de huidige vorm moet ik de motie ontraden.

De voorzitter:

Ik kijk naar de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Het punt is juist dat in onze beleving de afhankelijkheid van Zwolle te groot is en dat we naar andere opties zouden moeten zoeken. Wat ons betreft is het niet robuust op dit

moment. Ik neem de woorden van de staatssecretaris even mee. Mocht ik de motie wijzigen, dan ziet zij dat vanzelf.

De voorzitter:

Iedereen heeft gehoord wat de wijziging moet zijn om tot oordeel Kamer te komen. Tot die tijd wordt de motie ontraden.

We blijven bij de staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. Er is ook een motie op stuk nr. 65 van de heer Laçin over de situatie bij Utrecht. Daarover hebben we goede afspraken gemaakt, die netjes zijn verwoord in de MIRT-brief. Daarom ontraad ik de motie. Ofwel er wordt precies opgeschreven wat er in de MIRT-brief staat, ofwel het wijkt ervan af. In beide gevallen is dat een reden om de motie te ontraden, want we hebben al goede afspraken gemaakt met de regio. De motie is of overbodig, of het wijkt ervan af. Maar we delen het doel, meneer Laçin. We willen allemaal dat er ook in Utrecht voortgang in komt, juist in samenhang met de woningbouwopgave. Ik heb daarbij nog de Kanaalzone, Utrecht Science Park en CS genoemd.

De voorzitter:

Dank. Dan gaan we weer snel naar de minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kom bij de motie op stuk nr. 66, die betrekking heeft op Kornwerderzand. Eén opmerking over de overweging. De rijksbijdrage is niet alleen die 30 miljoen, maar ook nog 27 miljoen die we voor onderhoud beschikbaar hadden gesteld. De rijksbijdrage is dus eigenlijk 57 miljoen.

Ik zou aan mevrouw Van der Graaf willen vragen of zij het woord "realisatiebesluit" wil vervangen door "een besluit", want we weten nog niet of het gaat lukken met de realisatie. En ik zou graag willen dat ze het stukje tekst over "het voortouw te nemen" verwijdt, want het is nu eenmaal geen project dat volgens onze objectieve criteria bovenaan de lijst staat. Als ze de motie dusdanig verandert dat er staat "verzoekt de regering om voor te sorteren op een besluit in 2019 en in samenwerking met de regio de verschillende financieringsmogelijkheden et cetera in beeld te brengen", dan kan ik de motie oordeel Kamer geven. Anders moet ik deze helaas ontraden, want dan zou er meteen dekking bij moeten zijn. Die hebben we op dit moment niet, dus dan kan ik de motie niet honoreren. Het verzoek is dus of mevrouw Van der Graaf de motie op deze manier aanpast.

De voorzitter:

Mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

U ziet dat er heel veel indieners zijn, dus ik zit al even te kijken of we dat met elkaar kunnen afstemmen. Ik heb de woorden van de minister gehoord. Ik denk zelf dat er genoeg gerechtvaardigde redenen zijn om als Rijk het voortouw te nemen, in samenwerking met de regio. We zullen even kijken wat we gaan doen. Ik hoef het toch nog niet meteen aan te geven? Dat kan toch ook later? Misschien blijft de motie zo, maar misschien ook niet.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik heb het duidelijk aangegeven. Met de aanpassing is het oordeel Kamer, zonder moet ik de motie ontraden. Daar zie ik geen andere mogelijkheid voor.

De motie op stuk nr. 67 is weer voor de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ook voor de motie op stuk nr. 67 ga ik mevrouw Van der Graaf vragen om een kleine wijziging aan te brengen in de formulering. We hebben het veel gehad over de verbinding tussen de Randstad en de landsdelen. Het zou mooi zijn om dat bredere thema van de landsdelen mee te nemen als prioritair thema in de uitwerking van het toekomstbeeld ov. Ik zou mevrouw Van der Graaf willen vragen of ze de tekst op die wijze wil aanpassen, zodat we komen te spreken over de ambitie van reistijdverkortings tussen de landsdelen en de Randstad en dit als prioritair thema mee te nemen. Anders loopt het heel specifiek vooruit op een discussie die we nog moeten voeren en op het toekomstbeeld ov. Dan zou ik de motie moeten ontraden. Door het zo mee te geven dat we die breedte van de landsdelen als prioritair thema meenemen, kan ik de motie oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van der Graaf.

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

Ik ga in overleg met de heer Ziengs.

De **voorzitter**:

Dank. Dat klinkt hetzelfde als de vorige motie, namelijk dat het helder is wanneer de motie ontraden wordt en wanneer deze oordeel Kamer krijgt.

Er is er nog eentje voor de minister. Die geef ik graag het woord.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kan gelukkig positief afsluiten. De motie op stuk nr. 68 van mevrouw Van der Graaf verzoekt de regering de komende jaren in de proeftuinen te zoeken naar mogelijkheden om slimme en duurzame mobiliteitsoplossingen en een multimodale aanpak toe te passen. Die motie kan ik oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:

Dank. Dan hebben we de moties gehad. Over de moties en de amendementen wordt op 4 december gestemd. Ik stel het volgende vast:

- De minister heeft toegezegd de Kamer nog voor het kerstreces te informeren over het opwaarderen van spitsstroken.
- De minister heeft ook toegezegd nog in het voorjaar van 2019 een overzicht van pilots toe te sturen aan de Kamer die niet tot een systeem van rekeningrijden zullen leiden in deze kabinetsperiode.
- De staatssecretaris heeft verder een lijst van overprogrammering op het gebied van fietsinfrastructuur toegezegd. Daarbij kan misschien een termijn aangegeven worden.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik heb niet gezegd dat ik de Kamer een lijst zou sturen. Ik heb gezegd dat ik een lijst had. Wanneer wij bij het AO komen te spreken over de fiets, ben ik graag bereid om daarover nog wat aan te geven, maar het was geen toezegging. Ik zal kijken hoever we dan zijn met alles. Dan kan ik daar wat informatie over sturen.

De **voorzitter**:

Dat klinkt mij goed in de oren. Dan ga ik door.

- De minister informeert de Kamer over het gesprek dat zij zal voeren over de N35. Daarin neemt zij ook de financiën mee. Zij stuurt dit voor de Voorjaarsnota 2019 aan de Kamer.
- De staatssecretaris bespreekt met NS en ProRail de mogelijkheid van een noodperron bij Barneveld en komt daar schriftelijk op terug.
- De staatssecretaris stuurt de resultaten van de quickscan naar versnellingsmogelijkheden van de trein naar Berlijn nog voor het kerstreces naar de Kamer.
- De staatssecretaris stuurt nog voor datzelfde kerstreces een brief aan de Kamer over het spoorgoederenvervoer, waarin specifiek aandacht wordt besteed aan Greenport Venlo.
- De staatssecretaris voert nog dit jaar een gesprek met de provincie Groningen en heeft ProRail de opdracht gegeven tot planuitwerking indien er tijdig inzicht is in de cijfers, zoals de afkoop van de BOV. Zij licht de Kamer nog dit jaar daarover in.
- Tot slot heeft de minister toegezegd begin 2019 de startbeslissing te nemen over het traject A1/A30 en de Kamer daarover te informeren.

Dat is wat ik hier op de lijst heb. De heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ik had nog twee vragen gesteld. Daar heb ik van beide bewindspersonen geen reactie op gehad. De eerste ging over een toezegging voor een gesprek met Rijkswaterstaat en de communicatie richting Kerngroep A27. De tweede vraag was aan de staatssecretaris en ging over ERTMS. Daar komen we volgende week over te spraken, dus die laat ik voor wat het is.

De **voorzitter**:

Dan geef ik het woord aan de minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik ben bereid om de communicatie richting de kerngroep bij Rijkswaterstaat na te gaan. Ik stel voor dat we dat aan u laten weten voor het volgende algemeen overleg Wegen en Verkeersveiligheid, dat ook al best snel komt.

De **voorzitter**:

Dan wil ik iedereen bedanken die dit heeft bijgewoond, met name de leden en de bewindspersonen. Ik heb in ieder geval een heleboel geleerd over Nederland.

Sluïting 18.53 uur.