

6

Strategische keuzes bereikbaarheid

Strategische keuzes bereikbaarheid

Aan de orde is het **tweeminutendebat Strategische keuzes bereikbaarheid (CD d.d. 02/04)**.

De **voorzitter**:

Het volgende tweeminutendebat gaat over strategische keuzes bereikbaarheid. Het lid Grinwis heeft de positie van eerste spreker, omdat hij het debat heeft aangevraagd. Hij gaat spreken namens de ChristenUnie. Maar eerst even het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Mag ik meedoen aan dit debat, zou ik de Kamer willen vragen.

De **voorzitter**:

Is er bezwaar tegen deelname van het lid Kostić? Nee, dat is er niet. Mevrouw Vedder heeft hetzelfde verzoek. Ik neem aan dat u daar ook mee instemt. Dan geef ik nu toch het woord aan de heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter. Vannacht stond hier nog een werkelijk woedende woonwoordvoerder en vanochtend gaan we gewoon vrolijk verder, want hier staat een laaiende Lelylijnwoordvoerder. De Lelylijnbank is beroofd! Ik vind dat geen sinecure. Dat is geen kleinigheid. De Lelylijn is iets waar we al jaren met elkaar over spreken en waar het Noorden al jaren om vraagt. Dat Noorden is eigenlijk in zijn hemd gezet door het kaalplukken van de reservering. Hoe moet de Lelylijn nu worden aangelegd? Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het kabinet in de Voorjaarsnota heeft afgesproken dat de reservering voor de Lelylijn grotendeels wordt aangewend voor de Nedersaksenlijn, de sluis Kornwerderzand, de verkeersveiligheid N36 en de flessenhals Meppel, waardoor financiering en aanleg van de Lelylijn verder uit beeld zijn geraakt;

overwegende dat cofinanciering van de Lelylijn vanuit de middelen voor het Europese vervoersnetwerk TEN-T daarmee mogelijk op de tocht komen te staan;

overwegende dat de Kamer het afgelopen jaar twee keer expliciet heeft uitgesproken dat de middelen voor de Lelylijn gereserveerd dienen te blijven, in de motie-De Hoop c.s. (36410A, nr. 33) en in de motie-Olger van Dijk c.s. (36625-XII, nr. 8);

verzoekt de regering als onderdeel van de uitwerking van het Masterplan Lelylijn ter uitvoering van de motie-Olger van Dijk c.s. (36600-A, nr. 35) op Prinsjesdag een geloofwaardig pad voor te stellen richting financiering en aanleg van de Lelylijn voor 2050,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis, Vedder, De Hoop en Kostić.

Zij krijgt nr. 491 (31305).

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter. De tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de MIRT-trajecten A28 Hoevelaken, de A2 Deil-Vught en de A15 Papendrecht-Gorinchem tot de grootste fileknelpunten van Nederland behoren;

constaterende dat het kabinet heeft aangegeven om één MIRT-traject per jaar te herstarten en dat zij hiertoe vóór het komende MIRT-debat een afweegkader aan de Kamer doet toekomen;

overwegende dat hierbij tot op heden alleen aandacht is geweest voor volledige trajecten, terwijl fasering kansen biedt om de mobiliteit op delen van de trajecten te verbeteren;

verzoekt het kabinet met regio's en gemeenten met wie MIRT-afspraken omtrent de A28, A2 en A15 zijn gemaakt in gesprek te gaan over hoe deze cruciale wegvakken weer op te pakken zijn, daarbij de mogelijkheid deze projecten in fasen op te knippen mee te wegen, en de uitkomsten hiervan aan de Kamer terug te koppelen vóór het zomerreces,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis en Vedder.

Zij krijgt nr. 492 (31305).

Hartelijk dank. We gaan luisteren naar de heer De Hoop. Hij voert het woord namens de fractie GroenLinks-Partij van de Arbeid.

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

"De Nedersaksenlijn mag niet kannibaliseren op de Lelylijn. We hebben tot in den treure uitgesproken dat het geld voor de Lelylijn niet ten goede mag komen aan de Nedersaksen-

lijn. Wees nou eens creatief. De héle Kamer zei dat het geld niet uit dit potje mocht komen. Dit is de wereld op z'n kop, onbehoorlijk! Het is een klap in het gezicht van Noord-Nederland. Staatssecretaris, wees eens creatief. Ga naar Europa toe."

Voorzitter. Dit had mijn spreektekst kunnen zijn, maar het was die van de heer Olger van Dijk in december. Hij voelde zich genoodzaakt om na de motie die ik had ingediend om uit te spreken dat het geld voor de Lelylijn niet naar de Nedersaksenlijn mocht gaan, nog een motie in te dienen. Het was namelijk een spreek-uitmotie. Dat was niet genoeg. Hij diende een motie in, samen met de heer Pierik van BBB, om nog harder vast te leggen in deze Kamer dat het absoluut niet mocht gebeuren.

Voorzitter. Wat is er gebeurd? Wat is er in godsnaam gebeurd als je zo boos, zo woedend kunt zijn op een staatssecretaris, als je denkt "die motie, die Kameruitspraak van De Hoop is niet genoeg; ik ga er nog eens overheen", maar als de coalitie het dan doet, je het laat gebeuren? Ik vind dat onbestaanbaar. Er is de facto zelfs bezuinigd op geld voor het openbaar vervoer in Nederland. Er is precies gedaan waarvan de Kamer de hele tijd heeft gezegd: dit willen we niet. Noord-Nederland is in de kou gezet. "De bank is beroofd", zei de commissaris van Groningen. Juist de partijen BBB en NSC, die zeggen op te komen voor regionaal openbaar vervoer, voeren de volgende bezuinigingen daarop door. Noord-Nederland, Friesland en Flevoland wachten al 50 jaar op de Zuiderzeelijn. Die is de nek om gedraaid. In de tussentijd komt er gelukkig voor Oost-Nederland een Nedersaksenlijn, maar de manier waarop ... Het is verdeel-en-heerspolitiek waar Machiavelli jaloers op zou zijn. Ik vind het echt onbehoorlijk. Ik verwacht dat heel snel dat potje voor de Lelylijn weer aangevuld gaat worden door dit kabinet. Daarom heb ik meegedaan met de motie van de heer Grinwis. Anders kan de geloofwaardigheid van NSC en BBB op het gebied van regionaal openbaar vervoer echt definitief in de shredder.

De voorzitter:

Dan gaan we nu luisteren naar mevrouw Veltman. Zij voert het woord namens de VVD-fractie. Gaat uw gang.

Mevrouw Veltman (VVD):

Voorzitter. Tijdens het debat heb ik de minister gevraagd hoe knelpunten worden aangepakt met betrekking tot onze infrastructuur als het gaat om militair transport. De minister heeft aangegeven samen met Defensie hiernaar te kijken en de Kamer te informeren zodra hij hier meer over weet. Kan hij aangeven hoe en wanneer de Kamer hierover wordt geïnformeerd?

Ik heb een motie over de bereikbaarheid.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat de motie-Veltman c.s. (36600-A, nr. 31), betref-

fende Hoevelaken als topprioriteit aanpakken, nog niet heeft uitgevoerd en zelfs nog geen projectteam heeft geformeerd voor de aanpak van het knooppunt;

constaterende dat ook de recent gepubliceerde Rapportage Rijkswegennet 2024 aantoont dat knooppunt Hoevelaken het grootste fileknooppunt van Nederland is en dat daarnaast de meeste ongevallen op de weg plaatsvinden op het wegvak A1 tussen Barneveld en knooppunt Hoevelaken;

overwegende dat het niet uitvoeren van de motie-Veltman c.s. indruist tegen de wil van bijna de voltallige Tweede Kamer;

verzoekt de regering de motie-Veltman c.s. onverkort en met urgentie uit te voeren door in ieder geval voor de zomer van 2025 een projectteam te formeren voor een gefaseerde aanpak van knooppunt Hoevelaken, hiervoor een plan van aanpak op te leveren en tijdens het BO MIRT 2025 tussen Rijk en regio hierover afspraken te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 493 (31305).

Hartelijk dank. Dan gaan we luisteren naar de heer Pierik. Hij voert het woord namens de fractie van BBB. Gaat uw gang.

De heer Pierik (BBB):

Bedankt, voorzitter. Ik heb   n motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er in het kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op peil erkenning is voor verschillen in bereikbaarheid per regio, maar dat bereikbaarheidsongelijkheid, zoals verschillen in bereikbaarheid per leeftijdsgroep en per regio, nog onvoldoende wordt geadresseerd;

overwegende dat investeringen per inwoner in provincies zoals Drenthe, Overijssel, Flevoland, Gelderland, Utrecht en Zeeland structureel lager liggen dan in andere provincies, terwijl juist deze gebieden kampen met een minder goede bereikbaarheid, wat de leefbaarheid en economische ontwikkeling belemmert;

overwegende dat juist een goede bereikbaarheid van dorpen en kernen in de regio cruciaal is voor hun leefbaarheid en economische ontwikkeling;

verzoekt de regering om bij de verdere uitwerking van de regionale ontwikkelstrategieën en MIRT-investeringen

structureel rekening te houden met bereikbaarheidsongelijkheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Pierik.

Zij krijgt nr. 494 (31305).

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik ken de heer Pierik als iemand die in de Kamer zijn best heeft gedaan voor de Lelylijn. Dat maakt dat ik nu een beetje teleurgesteld ben in hem, zeg ik eerlijk, omdat die pot beroofd is. Is hij het met mij eens dat je eigenlijk op z'n minst zou moeten willen dat wat het kabinet aan het begin van deze periode overhad voor de Lelylijn — die 3,4 miljard komt eigenlijk nog uit Rutte IV en niet uit dit kabinet, maar dat verwijt zal ik niet te vaak meer maken — op hetzelfde niveau zou moeten zijn aan het einde van de kabinetsperiode? Anders houd je echt te weinig geld over om de Lelylijn te realiseren.

De heer Pierik (BBB):

Dank voor de vraag. Ik denk dat het goed is om in deze kabinetsperiode alles op alles te zetten om het geld dat we voor de Lelylijn nodig hebben, verder aangevuld te krijgen. Dat laat onverlet dat ik ontzettend blij ben met het feit dat we nu heel snel aan de slag kunnen met de MIRT-verkenning voor de Nedersaksenlijn. We zetten ons ook voor de regio's volop in. Kornwerderzand, de flessenhals bij Meppel en de N36 zijn grote infrastructurele projecten die nu vlot getrokken kunnen worden. Dat is me ook een lief ding waard. Het is altijd een kwestie van zoet en zuur afwegen, en ik ben blij met dit zoet als het gaat over de grote infrastructurele projecten die nu wel heel snel van slag kunnen. Dat we bij de Lelylijn enige vertraging oplopen, is het verlies dat we dan moeten nemen.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik heb de heer Pierik gehoord, maar hij kan ook rekenen, net als ik. Geld dat van de Lelylijn was, is niet alleen ingezet voor de Nedersaksenlijn, maar ook voor andere infrastructurele projecten. Daarmee blijft er in totaal minder geld over voor regionaal openbaar vervoer, terwijl er ook in de grote steden al bezuinigd is. We hebben ook nog de bezuiniging op het studenten-ov. Dan houd je hiermee toch nóg meer geld over voor regionaal openbaar vervoer? Dat moet de heer Pierik toch met mij eens zijn? Dat moet hem toch een doorn in het oog zijn?

De heer Pierik (BBB):

Als het gaat om de inzet op het versterken van het regionale openbaar vervoer: we moeten ons stinkende best doen om dat zo goed mogelijk te organiseren. Maar de heer De Hoop weet net zo goed als de BBB dat er geen geldboom groeit in deze Kamer en dat we altijd keuzes moeten maken. Op het ene moment zal dat uitpakken in het voordeel van de ene modaliteit en op het andere moment in het voordeel van de andere modaliteit. We kunnen niet alles tegelijk

aanpakken; we moeten keuzes maken. Ik ben blij met de keuzes die op er op dit moment gemaakt zijn.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Laat ik daar niet te moeilijk over doen. Ik ben blij dat de sluis bij Kornwerderzand wordt aangepakt, dat de Nedersaksenlijn wordt aangelegd, dat de flessenhals bij Meppel wordt opgelost en dat de N36 verkeersveilig wordt gemaakt. Dat is het probleem helemaal niet. Het probleem is waar het geld vandaan komt. Ik begreep uit de uitingen van onder anderen de fractievoorzitter van de heer Pierik dat BBB blijft strijden voor de aanleg van de Lelylijn. Wat is dan een geloofwaardig pad daarnaartoe? Wat vindt de heer Pierik van de motie die wij daarover hebben ingediend, over dat er een geloofwaardig pad en plan moeten komen? Wat is bijvoorbeeld het standpunt van BBB over het idee dat je eigenlijk ieder jaar een deel zou moeten reserveren voor de Lelylijn uit de investeringsschijf die erbij komt?

De heer Pierik (BBB):

Ik denk dat de heer Grinwis ook weet dat we heel creatief moeten zijn om dat potje voor de Lelylijn zo snel en zo vlot mogelijk weer aan te vullen. Dan kun je naar Brussel kijken. Dan kun je naar het Mobiliteitsfonds kijken. Je kunt naar verschillende geldbronnen kijken om dat zo snel mogelijk te realiseren. Nogmaals, politiek is ook altijd keuzes maken. Ik durf niet te zeggen of we het aan het einde van de kabinetsperiode weer op die 4,2 miljard hebben.

De voorzitter:

Afrondend, de heer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Dat snap ik. Dat begrijp ik ook, want je kunt er niet zomaar geld bij toveren. We weten wel dat er ieder jaar — dan zitten we al diep in de jaren dertig — een jaarschijf bij komt. Je kunt dan zeggen dat een deel daarvan naar de reservering voor de Lelylijn gaat. Dat zou een invulling kunnen zijn van een geloofwaardig pad en een soort herstel van de greep die nu in de Lelylijnkas is gedaan. Daar ziet mijn motie ook op. Zou BBB dat kunnen steunen? Daarmee zouden ze hun woorden kracht bij zetten. De Lelylijnbank is nu weliswaar beroofd, maar uiteindelijk moet de Lelylijn wel netjes voor 2050 worden aangelegd.

De heer Pierik (BBB):

Ik wacht even de appreciatie van de motie door de staatssecretaris af. Dan kunnen we het er verder over hebben.

De voorzitter:

De heer Pierik vervolgt zijn betoog. Of was u klaar?

De heer Pierik (BBB):

Ik was klaar.

De voorzitter:

Dank. Dan gaan we luisteren naar mevrouw Vedder. Zij voert het woord namens de CDA-fractie.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Voorzitter. Ik maak me regelmatig zorgen over de plannen van deze coalitie, maar niet over haar inzet voor bereikbaarheid in de regio. Het CDA heeft daar ook altijd hard voor geknokt, vaak tegen de klippen op. Het is dan ook geweldig nieuws dat de schop in de grond kan voor de Nedersaksenlijn, dat er nogmaals geld bij komt voor de aanpak van flessenhals Meppel en dat de N36 en de sluis Kornwerderzand kunnen worden aangepakt. Super! Ik hang de vlag uit, echt waar.

Het is minder super waar het geld vandaan komt. Sterker nog, ik schrok me kapot. Had het gedaan zoals mijn collega Inge van Dijk voorstelde in haar initiatiefnota Ruimte voor investeren in de toekomst van Nederland. Maar nee. In de wilde nacht zijn er per ongeluk miljarden verdampt om voor elke partij een uitdeelcadeautje te regelen: miljarden aan investeringscapaciteit van de woningcorporaties voor een huurbevriezing, en met het plunderen van de Lelylijnpot nu ook mogelijk miljarden aan Europees geld.

Voorzitter. We maakten een grote kans op groot geld door ons financiële commitment uit vorige perioden. Daardoor hebben we met heel hard knokken kunnen toetreden tot het kernnetwerk van TEN-T. Maar die wilde nacht van de coalitie zet dat op het spel. Wat een amateurisme. Collega Pierik zei net dat we voor middelen naar Brussel kunnen kijken, maar Brussel kijkt ook naar ons. Ik vraag de staatssecretaris of hij voorafgaand aan dit besluit in Brussel heeft gesproken over de gevolgen van deze bokkensprong voor de Europese financiering van de Lelylijn. Heeft hij gesproken over een mogelijke afstraling van deze houding op andere trajecten in dit netwerk, zoals Emmen-Rheine? Ik gok van niet, maar dan bij dezen mijn dringende oproep om dat als een razende te gaan doen. Graag een reactie van de staatssecretaris.

Coalitiepartijen, nog geen vier maanden geleden onderstreepte u allemaal dat de reservering voor de Lelylijn moest blijven. NSC en BBB hebben daar nota bene samen met het CDA een motie over ingediend, die unaniem is aangenomen. Vier maanden later is de belofte alweer gebroken. Daarom mijn oproep om de motie te steunen die de heer Grinwis, ook namens het CDA, heeft ingediend. Laat het Noorden niet in de kou staan. Kom met een realistisch pad voor de Lelylijn.

Dank u wel.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Tot slot in de termijn van de Kamer is het woord aan het lid Kostić. Zij voert het woord namens de Partij voor de Dieren.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dank, voorzitter. Verrassing: geen moties. Als je hebt over strategische keuzes, is kiezen voor meer en betaalbaar openbaar vervoer in combinatie met de versterking van groen de meest strategische keuze die we kunnen maken. Het wegverkeer is een grote bron van gezondheidsschade. Het doel van het Schone Lucht Akkoord om een 70%-afname van deze schade te realiseren in 2030 dreigt niet te worden gehaald. Is de staatssecretaris het eens met het Longfonds dat de gezondheidsdoelen ook een integraal onderdeel

moeten zijn van de strategische keuzen voor bereikbaarheid? Kan hij toezeggen voor de zomer met een brief te komen over de wijze waarop hij dit meeneemt in het beleid rondom bereikbaarheid?

Voorzitter. Terwijl minister Madlener tijd en geld verspilt aan fotoshoots van zichzelf met een snelheidsbord waar "130" op staat, worden het openbaar vervoer en het groen verder afgeknepen. Elke regio telt? Niet voor dit kabinet, want de belofde Lelylijn — we hadden het daar net al over — wordt de prullenbak in gegoooid. Dat is tegen de wens van de Kamer en de beloftes aan het Noorden, dat te lang door Den Haag is genegeerd, in. Het gaat in tegen de belofte aan Groningen om de ereschuld in te lossen. Wat krijgt het Noorden wel van dit kabinet? Nog meer gaswinning, verwoesting van de Waddenzee, een kerncentrale bij Eemshaven, opslag van kernafval bij Ternaard en vervuiling van de industrie, zoals Nedmag. De keuze voor het negeren van de unanieme opdracht van de Kamer om het geld van de Lelylijn bij de Lelylijn te houden is onacceptabel. Beseft de staatssecretaris wat dit met het vertrouwen van de Kamer in de staatssecretaris doet? Waarom laat de staatssecretaris anderen weer met zijn begroting rommelen? Gaat de staatssecretaris lef tonen en het geld voor de Lelylijn inderdaad bij de Lelylijn houden? Kan de staatssecretaris bevestigen dat het schrappen van het geld voor de Lelylijn de kans om aanspraak te maken op Europese subsidies voor het spoor op z'n zachtst gezegd kleiner heeft gemaakt? Wat gaat de staatssecretaris precies aan Brussel vertellen nu hij met lege handen zit voor een spoortraject dat cruciaal was voor een Europese internationale spoorvoorziening?

Voorzitter, ten slotte. Mijn boodschap aan de bewindspersonen is: stop met poseren met snelheidsborden; breng snelheid in het realiseren van de Lelylijn en toegankelijk openbaar vervoer.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dit leidt tot een langere schorsing. Ik snap op zich best dat het nieuws van de Voorjaarsnota leidt tot allerlei additionele vragen, maar dit is een tweeminutendebat naar aanleiding van een commissiedebat. De vragen zijn gesteld en ik hoop dat er bondig antwoord op komt, maar ik ga dus niet weer allerlei interrupties toelaten, want dit zijn dingen die allemaal nog besproken gaan worden bij de behandeling van de Voorjaarsnota en de suppletoire begrotingen. We lopen anders uit de tijd. Ik schors nu tien minuten en dan komen de bewindslieden terug.

De vergadering wordt van 12.20 uur tot 12.30 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering. Aan de orde is de voortzetting van het tweeminutendebat Strategische keuzes bereikbaarheid. Ik geef als eerste het woord aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Minister Madlener:

Ik zal beginnen met twee moties. Dat zijn de moties op de stukken nrs. 492 en 493. Dan is er nog een vraag. Daarna

zal de staatssecretaris de andere moties en vragen behandelen.

Ik begin met de motie-Grinwis/Vedder op stuk nr. 492, die verzoekt om in gesprek te gaan met regio's en gemeenten waarmee MIRT-afspraken zijn gemaakt omtrent de A28, A2 en A15, en om dat voor het zomerreces terug te koppelen aan de Kamer. Die motie kan ik oordeel Kamer geven.

Dan de motie-Veltman/Olger van Dijk op stuk nr. 493. Dat is een verzoek om de motie-Veltman c.s. onverkort uit te voeren. Een motie om een motie uit te voeren moet natuurlijk niet nodig zijn. Als ik deze motie zo mag uitleggen dat er door IenW gewerkt wordt aan een plan van aanpak en dat daarna het projectteam geformeerd wordt, dan kan ik 'm oordeel Kamer geven. We kunnen niet beginnen met het formeren van een projectteam voordat we dat plan van aanpak hebben, want dat projectteam moet natuurlijk passen bij dat plan. Het is dus eerst een plan en dan een projectteam. Met die volgorde kan ik de motie oordeel Kamer geven.

Mevrouw Veltman (VVD):

Het gaat er natuurlijk om dat er gewoon werk van wordt gemaakt en dat er mensen aan de slag gaan om dit probleem te fiksen, want het is het grootste fileknelpunt van Nederland. Dat is natuurlijk de kern van deze motie. Dat vraagt echt om actie en leveren. Dat zit er dus achter.

Minister Madlener:

Ik begrijp dat dat erachter zit. Dat spreekt ook uit de tekst. Ik zeg toe dat we die urgentie voelen. Natuurlijk is dit een enorm belangrijk project. We willen het opknippen en kijken wat we kunnen doen. Dat doen we ook. Maar letterlijk nu het projectteam formeren heeft geen zin. We moeten eerst kijken hoe we het gaan doen. Daarna komt er een projectteam. Ik zal u daar in ieder geval voor de zomer over informeren.

De voorzitter:

En de motie heeft oordeel Kamer?

Minister Madlener:

Dan heeft die oordeel Kamer.

Dan had ik nog een vraag van mevrouw Veltman over militair transport. In navolging van de eerdere Kamerbrief over hybride en militaire dreiging zal er een vervolgbrief komen, die wordt voorbereid door JenV en Defensie. In die brief — daarom was mijn inleiding lang — zullen wij aangeven wat de stand van zaken is met betrekking tot de infrastructuur en de militaire mobiliteit. Dat zal dus samen in één brief zijn.

Mevrouw Veltman (VVD):

Kan de minister aangeven wanneer die brief verstuurd wordt?

Minister Madlener:

Voor de zomer.

De voorzitter:

Dank aan de minister. Dan gaat het woord nu gevoerd worden door de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Staatssecretaris Jansen:

Dank, voorzitter. Ik zal ook eerst ingaan op de moties. Dat zijn de moties op de stukken nrs. 491 en 494.

De motie op stuk nr. 491 van onder anderen de heer Grinwis krijgt van mij oordeel ontijdig. Ik wil heel duidelijk stellen dat dit kabinet nog steeds overeenkomstig het hoofdlijnenakkoord vasthoudt aan de totstandkoming van de Lelylijn. Het kabinet ziet wel dat voor de besluitvorming over een project met een dergelijke omvang meer voorbereiding nodig is. Voor de Lelylijn wordt daarom, zoals eerder aan uw Kamer gemeld, doorgewerkt aan het Masterplan Lelylijn. In het masterplan worden ook de financierbaarheid en de mogelijke financierings- en bekostigingsopties van de Lelylijn nader uitgewerkt. Het is de bedoeling om het Masterplan Lelylijn in twee fasen op te stellen. Eind 2025 wordt naar verwachting de eerste fase opgeleverd en het jaar daarop de tweede fase. Ook is het kabinet aan de slag met de uitvoeringsstrategie voor langjarige infrastructuur en woningbouw, die natuurlijk ook relevant is voor de Lelylijn, maar de motie krijgt dus oordeel ontijdig.

De voorzitter:

Eigenlijk is dat oordeel bedoeld om te gebruiken nadat aan het Kamerlid het verzoek is gedaan om de motie aan te houden. Ik vraag dus aan de heer Grinwis of hij eventueel van plan is om de motie aan te houden.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Op basis van wat de staatssecretaris inhoudelijk zegt, ben ik dat eigenlijk niet. De staatssecretaris bevestigt namelijk eigenlijk alles wat in het dictum staat. Dat leidt tot een soort oordeel Kamer. Het enige punt waarin het verschilt, is dat ik vraag om "op Prinsjesdag". De staatssecretaris zegt: eind van dit jaar kom ik met een eerste deel. Als ik "op Prinsjesdag" vervang voor "voor het MIRT-debat", is het dan oké? Het enige punt van verschil tussen de staatssecretaris en de motie is de timing.

Staatssecretaris Jansen:

Volgens mij heb ik twee dingen gezegd, ook over het masterplan, namelijk: het eerste deel en het tweede deel, en het tweede deel pas volgend jaar. Daarmee zouden we de termijn moeten oprekken naar eind volgend jaar. Als de heer Grinwis daarmee kan leven, vind ik dat ook prima, maar dat is waarom ik zeg dat die op dit moment ontijdig is.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Dan schrap ik gewoon de tijdsaanduiding en dan is het aan de staatssecretaris om eind dit jaar een zo goed mogelijk eerste deel te leveren en volgend jaar een tweede deel. Is dat dan akkoord voor "oordeel Kamer"?

Staatssecretaris Jansen:

Ik heb net aangegeven hoe de tijdlijn is. Met het schrappen van de tijdlijn kan ik de motie inderdaad oordeel Kamer geven.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Bij dezen. De woorden "op Prinsjesdag" zijn geschrapt.

De **voorzitter**:
Ja, dat kan wel even. Dat is simpel. Anders moet het weer per e-mail.

De motie-Grinwis c.s. (31305, nr. 491) is in die zin gewijzigd dat zij thans luidt:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het kabinet in de Voorjaarsnota heeft afgesproken dat de reservering voor de Lelylijn grotendeels wordt aangewend voor de Nedersaksenlijn, de sluis Kornwerderzand, de verkeersveiligheid N36 en de flessenhals Meppel, waardoor financiering en aanleg van de Lelylijn verder uit beeld zijn geraakt;

overwegende dat cofinanciering van de Lelylijn vanuit de middelen voor het Europese vervoersnetwerk TEN-T daarmee mogelijk op de tocht komen te staan;

overwegende dat de Kamer het afgelopen jaar twee keer expliciet heeft uitgesproken dat de middelen voor de Lelylijn gereserveerd dienen te blijven, in de motie-De Hoop c.s. (36410A, nr. 33) en in de motie-Olger van Dijk c.s. (36625-XII, nr. 8);

verzoekt de regering als onderdeel van de uitwerking van het Masterplan Lelylijn ter uitvoering van de motie-Olger van Dijk c.s. (36600-A, nr. 35) een geloofwaardig pad voor te stellen richting financiering en aanleg van de Lelylijn voor 2050,

en gaat over tot de orde van de dag.

Zij krijgt nr. 495, was nr. 491 (31305).

Staatssecretaris **Jansen**:
Voorzitter. Dan de motie op stuk nr. 494 van de heer Pierik van BBB. Dat is lastig, want ik zie hem niet zitten. De motie krijgt oordeel Kamer, mits ik de motie zo mag opvatten dat bereikbaarheidsongelijkheid een van de criteria is waar ik rekening mee houd. Er zijn namelijk ook andere criteria. Ik zie achterin wel wat geknik van een van de medewerkers van de heer Pierik.

De **voorzitter**:
Dat is op zich mooi, maar ik moet eigenlijk ook even vragen wat uw oordeel is als hij niet met die interpretatie instemt, want dat weten we nu formeel niet.

Staatssecretaris **Jansen**:
Ik ga ervan uit dat de heer Pierik heel goed hoort wat ik vraag. Mocht hij hier niet mee instemmen, dan kan ik de motie geen oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:
En dan wordt het?

Staatssecretaris **Jansen**:
Dan moet ik 'm ontraden. Maar nogmaals, ik ga ervan uit dat de heer Pierik hierin meegaat.

De **voorzitter**:
Ik kijk even naast mij, naar de Griffie. Dan moet ik 'm formeel even op ontraden zetten. Dan is het aan de heer Pierik om even zijn collega's te laten weten of hij de interpretatie van de staatssecretaris overneemt. Dan verandert het oordeel in oordeel Kamer. De staatssecretaris vervolgt zijn betoog.

Staatssecretaris **Jansen**:
Dan ga ik naar een vraag van mevrouw Vedder. Zij vroeg of ik voorafgaand aan het besluit met de Europese Commissie heb gesproken over de gevolgen. Zoals ik al eerder aan de Kamer heb medegedeeld, heb ik eerder meerdere keren met Eurocommissaris Tzitzikostas gesproken over Europese financiering. Europese fondsen zijn natuurlijk wel een aanvullende bron van financiering. Ze zijn geen bron van primaire dekking; laat ik het maar zo omschrijven. Deze fondsen kunnen ook pas in een later stadium van het project worden aangevraagd. De volgende tranche is voorzien in 2027. We werken natuurlijk, zoals ik eerder al aangaf, verder aan de Lelylijn via het masterplan, waarin ook de financiële component zit. Dus schaadt het op dit moment de Europese mogelijkheden? Nee.

Dan kom ik ...

De **voorzitter**:
De heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Dat vind ik wel een boude stellingname, want de staatssecretaris weet zelf dat je naar een deel van de financiering toe moet werken voordat je daar ook maar mogelijk aanspraak op kan maken. We wisten al dat de financiering die we al hadden, te weinig was. Nu wordt het nog miljarden minder. Dan kan de staatssecretaris toch niet met droge ogen stellen dat het niet zo is dat je daarmee minder aanspraak maakt op Europees geld? Dat is toch gewoon niet waar?

Staatssecretaris **Jansen**:
Ik heb net volgens mij betoogd dat wij, conform het hoofdlijnenakkoord, ook nog steeds stappen willen zetten wat betreft de Lelylijn en de Noord/Zuidlijn. Daar houden we gewoon aan vast. Dat is mijn antwoord richting de heer De Hoop.

De voorzitter:
Afrondend, meneer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Dan stel ik vast dat de staatssecretaris wel nog steeds de ambitie heeft, maar dat in de tussentijd de mogelijkheden van en de kansen op dat Europese geld wel degelijk zijn afgenomen, omdat dat budget gewoon miljarden minder is geworden. Ik ben dus blij met de ambitie van de staatssecretaris, maar de realiteit is wel degelijk veranderd als het gaat over Europees geld.

Staatssecretaris Jansen:
Dat bestrijd ik, omdat ik net aangeef dat de volgende tranche pas in 2027 zal zijn. We hebben dus nog de tijd om te kijken hoe we ook voor de Lelylijn meer middelen kunnen vinden.

Mevrouw **Vedder** (CDA):
De Lelylijn zit nu in het kernnetwerk van TEN-T. Voordat we aanspraak kunnen maken op miljarden, moet die ook in het uitgebreide netwerk komen. Het was al een huzarenstukje om die in het kernnetwerk te krijgen; daar hebben wij als Nederland ongelooflijk hard voor moeten knokken. De kans dat we nu, met deze houding, de stap kunnen maken van het kernnetwerk naar het uitgebreide netwerk ... Je laat nu zien dat je in één wilde nacht die pot bijna leeg kan halen. Dat verkleint die kans dan toch? De staatssecretaris kan toch niet met droge ogen beweren dat die kans ongewijzigd is gebleven en dat we nog steeds net zo serieus worden genomen?

Staatssecretaris Jansen:
Volgens mij heb ik net betoogd waarom ik denk dat de kans gewoon hetzelfde is. Daar komt bij dat er in de gesprekken die ik heb gehad met de Eurocommissaris met name is gesproken over Europese financieringsmogelijkheden voor het stuk Groningen richting Bremen en Scandinavië; dat is het stuk dat de Eurocommissaris met name het meest interessante vindt. Wat betreft het stuk Lelystad richting Groningen was de Europese financiering überhaupt al lastiger.

De voorzitter:
De staatssecretaris vervolgt zijn betoog.

Staatssecretaris Jansen:
Ja, dan kom ik bij een vraag van het lid Kostić: ben ik het eens met het lid Kostić dat de gezondheidsdoelen deel moeten uitmaken van de strategische bereikbaarheid? Met Bereikbaarheid op peil hebben we bereikbaarheid uitgewerkt als onderdeel van brede welvaart. Gezondheid is daar een integraal onderdeel van. Ik zal de Kamer daar in het najaar verder over informeren, in de aanloop naar het NO MIRT.

Dan heb ik nog een hele lijst met andere vragen van het lid Kostić, met name over de Lelylijn. Daar zou ik graag op terug willen komen tijdens het commissiedebat Spoor van 15 mei aanstaande.

De voorzitter:
Dat lijkt me verstandig. Komt u daar schriftelijk op terug, vóór het debat? Of komt u daar in het debat op terug?

Staatssecretaris Jansen:
Nee, in het debat zelf.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:
Dan sluit ik dit tweeminutendebat en gaan we stemmen over de ingediende moties op 13 mei. We schorsen even en dan gaan we door met een volgend onderwerp: spoor-goederenvervoer.