

36600 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025

Nr. 46 **VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG**
Vastgesteld 20 december 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 25 november 2024 overleg gevoerd met de heer Jansen, staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, en de heer Madlener, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 mei 2024 inzake voorkeursbeslissing (Omgevingswet) A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven (Kamerstuk 36 410-A, nr. 58);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 januari 2024 inzake implementatie aanbevelingen van het Adviescollege ICT-toetsing voor het programma Industriële Automatisering Sourcing (Kamerstuk 36 410-A, nr. 44);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 februari 2024 inzake beleidskader buisleidingen in een multimodaal transportsysteem (Kamerstuk 26 018, nr. 18);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 februari 2024 inzake toezeggingen gedaan tijdens het commissiedebat Goederenvervoer van 13 april 2023, over multimodaal goederenvervoerbeleid (Kamerstuk 34 244, nr. 9);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 maart 2024 inzake rapportage Rijkswegennet 2023 (Kamerstuk 36 410-A, nr. 52);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 maart 2024 inzake verschuiving openstelling Prinses Margrietunnel A7 (Kamerstuk 29 296, nr. 52);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 april 2024 inzake voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten tweede helft 2023 (Kamerstuk 32 404, nr. 122);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 april 2024 inzake IenW-Uitvoeringsagenda Fiets (Kamerstuk 34 681, nr. 2);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 mei 2024 inzake tweede halfjaarlijkse rapportage 2023 Zuidasdok (Kamerstuk 32 668, nr. 23);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 april 2024 inzake Korporaal van de mariniers Jeroen Houwelingbrug A7 Purmerend (Kamerstuk 29 385, nr. 138);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 juni 2024 inzake evaluatie aanbesteding Van Brienoordbrug (Kamerstuk 29 385, nr. 140);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 juni 2024 inzake verzamelbrief MIRT (Kamerstuk 36 410-A, nr. 61);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 september 2024 inzake analyse-instrument Mobiliteitsfonds (Kamerstuk 36 600-A, nr. 5);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 september 2024 inzake MIRT Overzicht 2025 (Kamerstuk 36 600-A, nr. 4);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 23 september 2024 inzake voortgang MIRT-onderzoeken Lelylijn en Nedersaksenlijn (Kamerstuk 36 600-A, nr. 6);
- de brief van de minister van Financiën d.d. 15 oktober 2024 inzake reactie op de motie van het lid Grinwis c.s. over een evaluatie van de prijsbijstellingssystematiek voor investeringen uit het Mobiliteitsfonds en Deltafonds (Kamerstuk 36 410-XII, nr. 50) (Kamerstuk 36 600-A, nr. 14);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 oktober 2024 inzake beoordeling van het door de regio Utrecht gepresenteerde alternatief voor het tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht (Kamerstuk 36 600-A, nr. 15);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 november 2024 inzake MIRT-brief najaar 2024 (Kamerstuk 36 600-A, nr. 16);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 november 2024 inzake startbeslissing MIRT-verkenning bereikbaarheid Ameland (Kamerstuk 36 600-A, nr. 17);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 november 2024 inzake "Kerncijfers Mobiliteit 2024" van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (Kamerstuk 31 305, nr. 477);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 november 2024 inzake rapportages Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat en ProRail (Kamerstuk 36 600-A, nr. 19);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 19 november 2024 inzake beantwoording vragen over voortgang MIRT-

onderzoeken Lelylijn en Nedersaksenlijn (Kamerstuk 36 600-A, nr. 6) (Kamerstuk 36 600-A, nr. 18);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 november 2024 inzake reactie op verzoek commissie over de brief gemeente Utrecht inzake tracébesluit A27/A12 (Kamerstuk 36 600-A, nr. 22);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 november 2024 inzake beantwoording vragen commissie over het MIRT Overzicht 2025 (Kamerstuk 36 600-A, nr. 4) (Kamerstuk 36 600-A, nr. 20).

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

De voorzitter van de commissie,

Peter de Groot

De griffier van de commissie,

Schukkink

Voorzitter: Peter de Groot

Griffier: Wiendels

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

en de heer Jansen, staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, en de heer Madlener, minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 10.04 uur.

De voorzitter:

Dames en heren, een heel goede morgen. Een hartelijk welkom aan iedereen op de publieke tribune. We wachten nog op een aantal leden. Zij hebben wat vertraging. Zodra zij binnen zijn, gaan we starten met dit debat. Aan de orde is het notaoverleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, kortweg het MIRT. Ik wil eenieder die hier vandaag aanwezig is graag van harte welkom heten net zoals de mensen die dit via de livestream van een afstand volgen. Hartelijk welkom bij dit debat. Ik wil de minister, de staatssecretaris en de ambtelijke ondersteuning welkom heten en natuurlijk ook de leden.

We beginnen bij de termijn van de rapporteur Woningbouw en Mobiliteit. Dat is mevrouw Veltman. Ik geef haar graag het woord. Gaat uw gang.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Voorzitter. Als rapporteur voor het programma Woningbouw en Mobiliteit wil ik namens de commissie ingaan op de opzet van de voortgangsrapportages en evaluaties van dit programma, op de koppeling tussen het programma Woningbouw en Mobiliteit en de woningbouwplannen, en op de voortgang van dat programma. Oftewel, voor de mensen die dit debat volgen, het gaat erover hoe wij als Tweede Kamer zo goed mogelijk volgen en beoordelen of de 7,5 miljard die in een vorige kabinetsperiode hiervoor is uitgetrokken, goed terecht komt.

Voorzitter. In opvolging van het commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid in maart van dit jaar heb ik inzage gehad in de opzet van de voortgangsrapportages en van de evaluaties van het programma. Ambtenaren van het ministerie hebben daarop ook een toelichting verzorgd,

waarvoor dank. De Kamer heeft onlangs de eerste voortgangsrapportage Woningbouw en Mobiliteit ontvangen. Ik wil hier waardering uitspreken voor de logische samenhang tussen de verschillende sporen in de evaluatieaanpak, die elkaar in opzet goed aanvullen. Het tijdens de uitvoering monitoren van wat goed en wat minder goed werkt, de vinger aan de pols houden, maakt leren van elkaar en tussentijdse bijsturing mogelijk. Dat vind ik een goede zaak.

Bij de voortgangsrapportages is sprake van een ingroeimodel, waarbij de realisatiecijfers de komende jaren verder worden ingevuld. Enkele elementen blijven nog abstract en moeten verder worden uitgewerkt. Indicatoren voor brede welvaart ontbreken geheel en worden nog ontwikkeld. Dit roept wel de vraag op of de doelstellingen van het programma niet vooraf al hadden moeten worden vertaald in indicatoren en streefwaarden, zodat deze ook een rol hadden kunnen spelen bij de selectie van maatregelenpakketten. Daarnaast worden nulmetingen van de bestaande situatie niet voorzien, terwijl deze, zeker bij grotere woningbouwlocaties, al tijdens de uitvoering inzicht kunnen geven in de doeltreffendheid van de maatregelen en de eventuele noodzaak van aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen. Ook de koppeling tussen de bereikbaarheidsmaatregelen en de woningbouw zou sterker kunnen worden gelegd voor de individuele ov-schaalsprongen en de netwerkinvesteringen. Nu wordt vooral op geaggregeerd niveau gerapporteerd, terwijl de afstemming van de woningbouw- en bereikbaarheidsmaatregelen juist op lokaal niveau zeer relevant is.

Ik heb de volgende vragen aan de minister over de voortgangsrapportages. Kan de minister in de voortgangsrapportages ook op hoofdlijnen aandacht besteden aan de lessen die worden geleerd tijdens de uitvoering van het programma De vinger aan de pols?

Kan de minister, zoals ook gebeurt in de rapportages van de grote projecten van IenW, in de voortgangsrapportages ook inzicht gaan geven in de verschuivingen in de planning en financiën ten opzichte van de start van het programma en ten opzichte van eerdere voortgangsrapportages?

Kan de minister in de voortgangsrapportages een uitgebreider hoofdstuk met risico's en risicomanagement voor het programma opnemen, zoals dat ook gebeurt bij grote projecten? Kan daarin worden ingegaan op de kans dat risico's optreden, op de impact daarvan op de financiën en planning en op de maatregelen om deze risico's te beheersen?

Kan de minister in de voortgangsrapportages explicieter ingaan op de koppeling tussen de bereikbaarheidsmaatregelen en de woningbouw, in ieder geval voor de individuele ov-schaalsprongen en netwerkinvesteringen?

Kan de minister op korte termijn concrete indicatoren opstellen voor het programma Woningbouw en Mobiliteit, in het bijzonder voor de bereikbaarheid en andere bredewelvaartselementen?

Kan de minister voor de grotere woningbouwlocaties verkennen of het mogelijk en zinvol is om de uitgangspositie voor de bereikbaarheid op de bestaande infrastructuur in beeld te brengen, voorafgaand aan de realisatie van de woningbouw en de ontsluiting daarvan?

Deze nulmetingen zouden bijvoorbeeld betrekking kunnen hebben op de huidige wegbelasting, filedruk en het gebruik van ov. Kunnen hiervoor ook streefwaarden worden geformuleerd? Kunnen de ontwikkelingen ten opzichte van deze uitgangspunten tijdens en na de uitvoering worden gemonitord?

In de voortgangsrapportage valt verder op dat bij de specifieke uitkering mobiliteitspakketten 16 van de 23 pakketten pas in het laatste jaar, 2035, worden opgeleverd. Dat is verklaarbaar omdat het om pakketten gaat, maar dat vertroebelt wel het zicht op de voortgang. Hoe wordt gemonitord of de uitvoering van deze pakketten nog op schema ligt? Kan dit op een andere manier worden opgenomen in de voortgangsrapportages?

Tot slot valt op dat de voortgangsrapportage geen betrekking heeft op alle SPUK-projecten, terwijl de voortgangsrapportage over 2023 toch relatief laat in 2024 wordt opgeleverd en er een informatieverplichting voor de decentrale overheden bestaat. Ik begrijp dat eerdere oplevering lastig is, met name vanwege de informatievoorziening. Daarom roep ik de minister op om de belangrijkste ontwikkelingen voor woningbouw en mobiliteit in het voorgaande jaar reeds tussentijds in de junibrief voor het MIRT op te nemen.

Voorzitter. De 7,5 miljard euro aan middelen voor het programma Woningbouw en Mobiliteit wordt op verschillende manieren ingezet, via specifieke uitkeringen, ov-schaalsprongen en netwerkinvesteringen. Door indexering naar het prijspeil 2024 is dit bedrag inmiddels toegenomen naar circa 8 miljard euro. De middelen voor de specifieke uitkeringen zijn inmiddels verdeeld en grotendeels juridisch verplicht. Van de 2,4 miljard voor ov-schaalsprongen is nog vrijwel niets juridisch verplicht. Van de 3 miljard voor netwerkinvesteringen is 80% nog niet verplicht. Voor deze projecten zijn wel reeds bestuurlijke afspraken gemaakt, maar deze projecten bevinden zich nog niet in de uitvoeringsfase. Hoe zorgt de minister ervoor dat de uitvoering van het programma Woningbouw en Mobiliteit goed blijft aansluiten op de uitvoering van de woningbouwplannen? Hoe is geborgd dat de bereikbaarheidsmiddelen beschikbaar blijven voor de woningbouwlocaties? Welke budgettaire onzekerheden spelen bij de ov-schaalsprongen en de netwerkinvesteringen?

Voorzitter. Aan mijn mandaat als rapporteur zijn ook de 2,5 miljard voor bereikbaarheid van nieuwe woningbouwlocaties uit het recente regeerprogramma toegevoegd. Deze middelen staan nu nog op de aanvullende post. In 2025 zal dit nader worden uitgewerkt en worden afspraken gemaakt met de regio's. Nog niet duidelijk is of deze middelen ook via het programma Woningbouw en Mobiliteit zullen lopen. Het lijkt mij als rapporteur voor de hand te liggen om gebruik te maken van de reeds ingerichte structuur. Kunt u reeds op hoofdlijnen schetsen hoe de middelen

uit het regeerprogramma zullen worden verdeeld? Zullen deze middelen via het programma Woningbouw en Mobiliteit worden verdeeld? Gaat u bij de verdere verdeling wederom een afwegingskader hanteren en, zo ja, kan de Kamer daarin worden meegenomen? Kunt u aangeven hoe wordt voorkomen dat de inzet van middelen op de korte termijn leidt tot verdringing van cruciale investeringen op de langere termijn?

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

De voorzitter:

Ik dank u wel. Dan kijk ik even naar rechts of de minister als eerste gaat reageren of misschien wel geheel gaat reageren. Het woord is aan de minister.

Minister Madlener:

Dank u wel, voorzitter. En dank u wel, rapporteur. Het was een hele lijst vragen. Ik denk dat we op de meeste in de tweede termijn zullen moeten terugkomen, want het is een lijst vragen die ik nu niet allemaal kan beantwoorden. Ik hoop dat u daar begrip voor heeft. Dank voor de inbreng. Het is goed dat er een rapporteur is; dat geeft het aantal vragen wel aan. Ik ben blij dat de Kamer goed meekijkt met de voortgang op de gemaakte afspraken. Ik zal eerst wat zeggen en daarna zal de staatssecretaris ingaan op de voortgangsrapportage.

Ik zal de vragen die we hebben voorbereid hier behandelen. Hoe zorgen we ervoor dat de uitvoering van het programma Woningbouw en Mobiliteit goed blijft aansluiten op de uitvoering van de woningbouwplannen? In de periodieke verantwoording van de gemeenten wordt over zowel de infrastructuur als de woningbouw gerapporteerd. Ook in de periodieke voortgangsgesprekken met gemeenten kijken we naar allebei. Zo houden we de uitvoering in de gaten.

Hoe hebben we geborgd dat de bereikbaarheidsmiddelen beschikbaar blijven voor de woningbouwlocaties en welke budgettaire onzekerheden spelen er bij de ov-schaalsprongen en de netwerkinvesteringen? Het aan uw Kamer gestuurde plan voor programmabeheersing is van toepassing op de gemaakte afspraken. Daarin staat hoe om te gaan met tegenvallers en risico's binnen projecten. Als blijkt dat projecten echt niet uitgevoerd kunnen worden, vloeit het geld terug naar het programma. Langjarige projecten zoals ov-schaalsprongen en netwerkinvesteringen kennen per definitie onzekerheden, zoals een stijging van de kosten, tegenvallers in de uitvoering en capaciteitsgebrek. Om deze onzekerheden zo veel mogelijk te beperken, zijn de MIRT-spelregels van toepassing op de schaa sprongen en netwerkinvesteringen.

Kunnen we reeds op hoofdlijnen schetsen hoe de middelen zullen worden verdeeld? Zullen ze via het programma Woningbouw en Mobiliteit worden verdeeld? De staatssecretaris en ik zijn samen met de minister van VRO in gesprek over hoe de middelen zo effectief mogelijk besteed kunnen worden. Dat bespreken we in samenhang met de 5 miljard van VRO. Daarover wordt u in het eerste kwartaal van komend jaar geïnformeerd.

Gaan we bij de verdere verdeling wederom een afwegingskader hanteren? Zo ja, kan de Kamer daarin worden meegenomen? 2,5 miljard klinkt als veel geld en dat is het ook, maar het is toch niet genoeg voor alle projecten die de regio's op de plank hebben liggen. We zullen daarom keuzes moeten maken. Daarvoor willen wij afwegcriteria gaan gebruiken. Ook daar wordt u over geïnformeerd in het eerste kwartaal van komend jaar.

Kunnen we aangeven hoe we voorkomen dat de inzet van middelen op de kortere termijn leidt tot verdringing van cruciale investeringen op de lange termijn? De 2,5 miljard is bedoeld om bij te dragen aan het oplossen van het grote woningtekort in Nederland. Dat vraagt om investeringen in het hele land, in grootschalige en kleinschalige locaties. Bij de verdeling van de middelen kijken we naar de woningbouw op korte termijn, maar we kijken ook wat verder. Tegelijkertijd is keuzes maken noodzakelijk. Dat willen we echt op korte termijn gaan doen.

Ik hoor naast me dat de rest van de vragen door de staatssecretaris zal worden beantwoord. Dat helpt. Dan geef ik nu het woord aan de staatssecretaris.

De voorzitter:

Dat doet de voorzitter. Dank u wel, minister. Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris Jansen:

Dank, voorzitter. Ook dank aan de minister voor de inleidende woorden. Natuurlijk ook dank aan de rapporteur, mevrouw Veltman, die heel goed werk verricht voor de commissie.

De eerste vraag die ik heb genoteerd, is: kan in de voortgangsrapportage op hoofdlijnen aandacht worden besteed aan de lessen die worden geleerd tijdens de uitvoering van het programma De vinger aan de pols? Het antwoord is ja. Het traject De vinger aan de pols leidt tot een rapport met aanbevelingen. Die zullen wij opnemen in de volgende voortgangsrapportage.

Een andere vraag die gesteld werd, is: kunnen de bewindspersonen, zoals ook gebeurt in de rapportages over de grote projecten van lenW, in de

voortgangsrapportages inzicht geven in de verschuivingen in de planning en financiën ten opzichte van de start van het programma en ten opzichte van eerdere voortgangsrapportages? Ook daarop is het antwoord ja. Wijzigingen in de planning en de financiën worden zorgvuldig bijgehouden. Hierover wordt per type investering gerapporteerd in de voortgangsrapportage. Voor de schaa sprongen en netwerkinvesteringen wordt deze informatie verwerkt in het jaarlijkse MIRT-overzicht.

Er werd ook gevraagd of de bewindspersonen in de voortgangsrapportage een uitgebreid hoofdstuk kunnen opnemen over de risico's en het risicomanagement bij de programma's, zoals ook gebeurt bij grote projecten, en of daarin kan worden ingegaan op de kans dat risico's optreden, de impact daarvan op de financiën en de planning, en de maatregelen om deze risico's te beheersen. Ook daarop is het antwoord ja. De verantwoordelijkheid voor het risicomanagement van individuele projecten ligt natuurlijk wel bij de gemeenten die de projecten uitvoeren, maar het programmateam vraagt de gemeenten jaarlijks naar de risico's en kansen die ze zien. We voeren natuurlijk ook voortgangsgesprekken met hen. In de voortgangsrapportage aan uw Kamer rapporteren we over de breder spelende risico's die we zien. Zo houdt het programma in beeld welke risico's van invloed zouden kunnen zijn op het halen van doelen. Indien nodig kan dan tijdig worden bijgestuurd.

Voorzitter. Er werd ook gevraagd of de bewindspersonen in de voortgangsrapportage explicieter kunnen ingaan op de koppeling tussen de bereikbaarheidsmaatregelen en de woningbouw, in ieder geval voor de individuele ov-schaalsprongen en netwerkinvesteringen. Daarop is het antwoord: nee, dat is lastig, want de ov-schaalsprongen en de netwerkinvesteringen zijn vaak een-op-een aan één enkel woningbouwproject gekoppeld, maar ze zijn nodig om de mobiliteitsgevolgen van de extra woningbouw in bredere zin te ondersteunen. Die koppeling kunnen we dus helaas niet maken.

Een andere vraag van mevrouw Veltman is: kunnen de bewindspersonen op korte termijn concrete indicatoren opstellen voor het programma Woningbouw en Mobiliteit, en in het bijzonder voor de bereikbaarheid en andere bredewelvaartelementen? Daarop is het antwoord: ja. Begin 2023 verwachtten we samen met een externe deskundigenpartij de bredewelvaartindicatoren uit te kunnen werken en te concretiseren. In de volgende voortgangsrapportage zullen wij u hierover nader informeren.

Dan heb ik nog een vraag over de nulmeting bereikbaarheid. Kunnen de bewindspersonen voor de grotere woningbouwlocaties verkennen of het mogelijk en zinvol is om de uitgangspositie voor de bereikbaarheid op de bestaande infrastructuur in beeld te brengen voorafgaand aan de realisatie van woningbouw en de ontsluiting daarvan? Deze nulmeting zou bijvoorbeeld betrekking kunnen hebben op de huidige wegbelasting, filedruk en het gebruik van ov. Kunnen hiervoor ook streefwaarden worden geformuleerd? Het antwoord is: ja, maar niet voor alles. Ik kom nog terug op het laatste

puntje, de streefwaarden. De effecten voor de bereikbaarheid op de bestaande infrastructuur door de woningbouwlocaties zijn in de in 2022 uitgevoerde netwerkanalyse meegenomen. Dat gebeurt dus. Het programma Woningbouw en Mobiliteit heeft bij het opstellen van het afweegkader geen streefwaarden gehanteerd. Gezien de grote hoeveelheid externe factoren achten we het vaststellen van die streefwaarden dan ook niet zinvol. Het is dus: ja, maar slechts gedeeltelijk.

Dan de volgende vraag. Kunnen ontwikkelingen ten opzichte van deze uitgangspunten tijdens en na de uitvoering kunnen worden gemonitord? Het antwoord daarop is: ja. De ontwikkelingen op bereikbaarheid worden gemonitord via de Integrale Mobiliteitsanalyse, de IMA.

Nog een vraag. Hoe wordt gemonitord of de uitvoering van deze pakketten nog op schema ligt? Kan dat op een of andere manier worden opgenomen in de voortgangsrapportages? Ook daarop is het antwoord: ja. Onderliggend aan de pakketten liggen meerdere individuele maatregelen. Ook over de individuele maatregelen krijgen we verantwoordingsinformatie van de gemeenten. In de komende voortgangsrapportages zullen we op geaggregeerd niveau de ontwikkelingen van de individuele maatregelen ten opzichte van de planning laten zien. Daarmee geeft de rapportage inzicht in de voortgang van de pakketten.

Ik ben bijna aan het einde, voorzitter. Dit is de laatste vraag die ik nog heb. Die vraag gaat over de tussentijdse verantwoording. Het valt op dat de voortgangsrapportage geen betrekking heeft op de alle SPUK-projecten, terwijl de voortgangsrapportage over 2023 toch relatief laat, in 2024, werd opgeleverd en er een informatieverplichting voor decentrale overheden bestaat. De rapporteur begrijpt dat eerdere oplevering lastig is, met name vanwege de informatieverzameling. Daarom is de vraag: kunnen de bewindspersonen ook over de belangrijke ontwikkelingen voor woningbouw en mobiliteit in het voorgaande jaar reeds tussentijds in de jubibrief over het MIRT informatie opnemen? Het antwoord daarop is: nee, dat gaat helaas niet lukken. We willen de administratieve lasten voor gemeenten zo beperkt mogelijk houden. Daarom sluiten we voor de verantwoording aan bij de standaard SiSa-systematiek -- single information, single audit -- van verantwoording door gemeenten. Voor de schaa sprong en netwerkinvesteringen rapporteren we ook via het MIRT-projectenboek op Prinsjesdag. We willen, waar het even kan, geen extra verantwoordingsdebat creëren, maar aansluiten bij wat er al voorhanden is.

Dat zijn de antwoorden, voorzitter.

De voorzitter:

Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording. Ik heet de heer Olger van Dijk en de heer Stoffer ook van harte welkom bij dit notaoverleg MIRT. Ik kijk

even naar de rapporteur, mevrouw Veltman. U krijgt nog een aantal antwoorden van de minister in de tweede termijn, maar ik kijk even of u nog een reactie heeft.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb het idee dat het al redelijk uitputtend was, als ik mijn lijstje afging, maar als u nog meer te vertellen heeft, horen wij dat als Kamer natuurlijk graag. Ik hoor de reactie. Wij moeten wel even kijken of wij vinden dat wij over die individuele ov-schaalsprongen en netwerkinvesteringen dan voldoende worden geïnformeerd, want daarop kregen we een nee.

De nulmetingen worden dus deels gedaan. Er wordt gezegd: we werken niet met streefwaarden, want dat was ingewikkeld. Wij willen wel kijken hoe je dan goed kan beoordelen of het effect dat je voor ogen had voor een betere bereikbaarheid echt bereikt wordt. Dat is dus wel een vraag die ik terug wil leggen bij het ministerie. Hoe kunnen we dat goed doen als dat niet met wat uitgebreidere ... Hoe kunnen we ervoor zorgen dat we ook een beeld hebben van: hoe is het nu en lukt het om het effect te behalen met het geld dat we erin steken?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk nog even of hier een korte reactie op is. Is dat nog nodig?

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik hoor wat de rapporteur vraagt, ook aan mij specifiek, over die koppeling. Ik ga kijken wat we daarmee kunnen doen, maar in eerste instantie is het voor ons gewoon heel lastig om zaken met elkaar te verbinden. Die streefwaarde is echt extra informatie, die wij normaal gesproken separaat verzamelen. Ik weet dus niet of die meekan in de rapportage. Ik ga er voor u in duiken, maar ik weet niet zeker of het gaat lukken.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. In de tweede termijn wordt er dan nog even teruggekomen op die dingen. Ik wil namens de commissie mevrouw Veltman als rapporteur hartelijk danken. Dat doe ik natuurlijk niet zonder ook de ondersteuning hartelijk te danken.

Dan zijn wij nu aangekomen bij de eerste termijn van de kant van de Kamer en bij een aantal huishoudelijke zaken. We hebben de spreektijdverdeling, het aantal minuten spreektijd per partij, afgesproken in de

procedurevergadering. We hanteren, zoals gebruikelijk bij de wetgevings- en notaoverleggen, de sprekersvolgorde van de begrotingen, dus de grootste oppositiepartij eerst en daarna de grootste coalitiepartij. Het lid Bamenga heeft het verzoek gedaan of hij straks eerder dan de gebruikelijke volgorde kan spreken. Hij doet namelijk ook mee met het wetgevingsoverleg Integratie. Ik heb de heer Bamenga nog niet gezien, dus daar gaan we straks nog wel even naar kijken. Ik denk dat ik zo alles wel heb gezegd voordat we aan de eerste termijn kunnen beginnen. Dan zou ik de heer De Hoop van GroenLinks ... O ja, het aantal interrupties. Dat is wel een goede vraag. Een stuk of zes, om mee te beginnen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter, kabinet en coalitie hebben weinig geld uitgetrokken, dus er is veel te interrumperen. Ik wil dus graag acht interrupties.

De **voorzitter**:

Ik wil best acht interrupties toestaan. Maar dan ga ik ook met u, meneer Grinwis, afspreken dat die kort van aard zijn, want normaal als ik zes zeg, worden het er vaak tien als je kijkt naar de lengte van de interrupties. Ik ga daar dus op sturen. Dat lijkt me een mooie deal. We gaan het doen met acht interrupties.

Dan geef ik alsnog het woord aan de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid. Gaat uw gang.

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

Voorzitter. Vandaag debatteren we over alle infrastructurele projecten: hoeveel geld gaat waarnaartoe en voor welke modaliteit? Daarmee is het een belangrijke dag voor ontzettend veel regio's die hun hoop op ons hebben gevestigd. Namens mijn fractie zal ik in ieder geval mijn best doen om alle delen van het land tot hun recht te laten komen, want de woorden "elke regio telt" mogen geen lege huls zijn; het is voor GroenLinks-Partij van de Arbeid een fundamentele waarde voor hoe wij naar investeringen in infrastructuur kijken.

Ik begin vandaag met het openbaar vervoer, daarna de fiets, de weginfrastructuur, het water en tot slot de ondergrondse buizen.

Voorzitter. Vorige week bleek uit het jaarlijkse onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid dat het aantal reizigerskilometers als gevolg van de bevolkingsgroei en de economische ontwikkeling de komende jaren gestaag zal groeien. Dat onderstreept nogmaals de noodzaak dat onze infrastructuur op orde moet zijn en dat hier forse investeringen voor nodig

zijn. We moeten nu keuzes maken voor de economie en de woningbouw van de komende decennia. We weten immers allemaal hoelang infrastructurele projecten duren. Als we te lang wachten, lopen we achter de feiten aan. Dat is niet alleen slecht voor de mobiliteit, maar ook voor de economie.

Voorzitter. Zoals bekend wil GroenLinks-Partij van de Arbeid ov-infra fors verbeteren. We zien niet alleen grote uitdagingen voor het bestaande spoor. Van onderhoud tot uitbreiden zien we allerlei knooppunten waar veel voor moet gebeuren. Daar is veel budget voor nodig. Het kabinet komt, behalve 2,5 miljard voor de ontsluiting van woningbouwcorporaties, niet met extra geld. Mijn eerste vraag aan het kabinet is dan ook: hoe gaat die 2,5 miljard precies verdeeld worden? Ik dank rapporteur Veltman ook voor haar bijdrage op dat punt.

Voorzitter. Onze grootste kritiek is gericht op de valse beloften die zijn gedaan. Het zal niet verwonderen dat ik erg teleurgesteld ben over hoe dit kabinet en deze staatssecretaris omgaan met de Lelylijn en de Nedersaksenlijn, en daarmee met het noorden van ons land. Al vele jaren wordt er gesproken over deze twee belangrijke spoorlijnen. Er is door het voorgaande kabinet-Rutte IV 3,4 miljard beschikbaar gesteld. Dit kabinet heeft daar precies nul euro extra naast gelegd. Toen we onlangs de MIRT-brief van het kabinet ontvingen, konden we lezen dat beide projecten feitelijk op de pausstand worden gezet. De belofte om de Nedersaksenlijn en de Lelylijn aan te leggen, lijkt daarmee al binnen enkele maanden verbroken. De inwoners, de regionale overheden en het bedrijfsleven worden daarmee in de steek gelaten. Mijn partij vindt dat onacceptabel. We kunnen de bereikbaarheid van de noordelijke provincies niet weer jaren op pauze zetten.

Voorzitter. Uiteraard begrijp ik dat deze bewindspersonen niet even een aantal miljard uit hun mouw kunnen schudden. Maar dat betekent niet dat er geen volgende stap kan worden gezet. We zien dat er in het MIRT systematische regels zijn die voor deze projecten eigenlijk niet werkbaar zijn. Er kan pas een MIRT-verkenning gestart worden als er zicht is op 75% van het benodigde budget. Voor een project van 14 miljard is dat in deze fase bijna onhaalbaar. We zien dat er in de regio veel wil is om nu wel met een verkenning te starten, zodat een betekenisvolle volgende stap kan worden gezet.

De heer **Heutink** (PVV):

In plaats van dat meneer De Hoop hier vandaag ook het Noorden blijft teleurstellen met de tekst die hij zojuist uitsprak, had hij ook een andere route kunnen kiezen. In de MIRT-brief staat namelijk dat het kabinet aan het einde van het jaar opnieuw in gesprek gaat met het Noorden om te kijken naar een vervolg. Mijn vraag is dus waarom meneer De Hoop dát niet zegt. Dan kan meneer De Hoop namelijk ook hoop bieden aan al die mensen in het Noorden dat er wel degelijk wordt gekeken naar een vervolg.

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

Ik was nog lang, lang niet klaar met het deel van mijn bijdrage hierover. Ik ga daar dus graag verder op in. Ik constateer alleen in mijn bijdrage tot nu toe dat het vorige kabinet, Rutte IV, hiervoor 3,4 miljard had gereserveerd. Dit kabinet heeft daar niets naast gelegd. De staatssecretaris heeft in zijn uitingen en in zijn brief erkend dat er op korte termijn niet iets extra's zal gebeuren, behalve dat er nog een gesprek gaat plaatsvinden. Ik verwacht veel van dat gesprek, zeg ik ook tegen de heer Heutink. Ik hoop dat zowel de heer Heutink als de staatssecretaris en de minister van zijn partij aan dezelfde kant van het touw als ik trekken. Daar is dit debat volgens mij ook voor.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

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

Voorzitter. Zou het daarom niet een idee kunnen zijn, zo vraag ik aan het kabinet, om voor deze twee projecten de 75%-norm los te laten? Is het zo dat dit eerder ook gebeurd is bij bijvoorbeeld Brainport Eindhoven, vraag ik beide bewindspersonen.

Voorzitter. Zowel de regio, de Kamer als het kabinet wil dat we deze lijnen gaan aanleggen, maar we lopen vast. Dat moeten we toch met elkaar kunnen voorkomen? Kunnen we deze twee projecten niet prioritair maken? Ik denk daarbij ook aan de motie-Olger van Dijk. Kunnen we afspreken dat we de MIRT-verkenning starten en dat met de aanleg begonnen kan worden als er zicht is op een financiering van 100%? Ik heb in oktober samen met collega's Vedder en Grinwis een aangehouden motie ingediend om de MIRT-verkenning te starten. Ik vind het belangrijk dat die stap wordt gezet, maar ik ben vandaag ook bereid om met alle partijen te kijken waar we in ieder geval een beweging op kunnen maken, of dat nu op 75% of een deel van de MIRT-verkenning is. Ik zou het echt heel teleurstellend vinden als we niet iets met elkaar kunnen doen, dus ik reik ook mijn hand uit naar de coalitiepartijen om te kijken wat we kunnen doen. Ik heb namens de fractie van de Partij van de Arbeid en GroenLinks nog een mooie oproep, die ik graag aan de beide bewindspersonen zou willen overhandigen. Hij is prachtig vormgegeven door GroenLinks en de PvdA, dus ik denk dat de beide bewindspersonen die heel mooi vinden. Bij dezen overhandig ik die graag aan hen.

Voorzitter. Er zijn natuurlijk nog veel meer knelpunten op het spoor die investeringen noodzakelijk maken. Ik loop er een aantal langs. We zien dat er in de regio Eindhoven veel economische kansen zijn en dat de woningbouw

grote opgaven heeft. Er wordt in de komende tijd hard gewerkt aan het vernieuwen van het busstation. Dat is mooi, maar er is ook op het spoor nog werk te doen. Er zijn plannen voor de uitbreiding van het aantal perrons, zodat er meer treinen kunnen stoppen. Dat is ook belangrijk voor de intercityverbinding tussen Eindhoven en het Ruhrgebied. Het lijkt mijn fractie goed als er gekeken wordt of die werkzaamheden gecombineerd kunnen worden met de werkzaamheden aan het busstation. Graag een reactie van de staatssecretaris.

Eerder hebben wij ons hardgemaakt voor een dubbel spoor tussen Deventer en Zwolle. Ik ben blij dat het kabinet zijn toezegging aan mijn fractie is nagekomen en opnieuw met de regio in gesprek is gegaan. In de brief lees ik echter vooral dat er verder moet worden gesproken. Ik lees nog niets over de urgentie of over financiële middelen. Ik zou graag van de staatssecretaris horen hoe hij zich gaat inzetten voor spoorverdubbeling.

Voorzitter. Zolang de Lelylijn en de Nedersaksenlijn er nog niet zijn, is het van groot belang dat de spoormaatsregel bij Meppel wordt uitgevoerd, zoals in het amendement van mij en andere collega's vorig jaar is geregeld. We begrijpen dat de middelen nu toch ontoereikend zijn. Welke stappen gaat de staatssecretaris zetten om de maatregel alsnog, zoals gepland, uit te voeren?

Rondom Amsterdam zijn er voor met name de woningbouw en de doorstroming investeringen nodig in het spoor naar Haarlemmermeer, het Zuidasdok en het doortrekken van de metroring. Op dit vlak zijn er nog financiële opgaven. Kan de staatssecretaris een nadere update geven hierover? Kan hij aangeven wanneer de volgende belangrijke stappen worden gezet en hoe de financiële knelpunten kunnen worden opgelost?

Op de lijn tussen Amersfoort en Harderwijk is potentie voor meer treinen, met name in de spits. Hiervoor moeten echter enkele overwegen verbeterd worden en moet er een keerspoor worden aangelegd. Voor de overwegen hebben de collega's Veltman en Olger van Dijk een amendement ingediend, dat ik van harte kan steunen. Hoe staat het met het keerspoor, zo vraag ik de staatssecretaris.

Voorzitter, tot slot. Zeeland is geen proeftuin. Mijn fractie verzoekt de staatssecretaris met klem om af te zien van het onzalige plan om juist hier de ERTMS-proef uit te voeren. Ik heb vorige week een commissiedebat over het ERTMS aangevraagd voor het kerstreces. Ik kijk ernaar uit om dat debat met de staatssecretaris te voeren. Ik krijg ook graag een reactie op het voorstel dat ik vanuit de ChristenUnie heb gezien.

Voorzitter. Ik heb ten aanzien van het spoor nog een laatste vraag. In het regeerprogramma staat dat er een voorstel komt voor de aansluiting van vijf treinstations op hogesnelheidslijnen net over de grens. Wat voor voorstel wordt dit precies en welk budget is hiervoor gereserveerd?

Voorzitter. Ik maak de overstap naar de meest gezonde modaliteit: de fiets. Ik wil het specifiek hebben over hoe we per fiets mijn favoriete provincie aandoen, namelijk via de Afsluitdijk. We hebben in juli vorig jaar een weekend een openstelling gehad voor fietsers die deze iconische route al heel lang moeten missen. Dat was een groot succes, maar het was wat Rijkswaterstaat betreft wel eenmalig. Ik wil, voordat we aan de verdeling van de miljarden voor de Afsluitdijk beginnen, het bescheiden verzoek doen om ook voor volgend jaar enkele keren een weekend te organiseren waarin fietsers het rondje IJsselmeer kunnen afmaken. Het gaat om een klein stukje bij de sluis waar nu wordt gewerkt. Dat moet te organiseren zijn. Kan de minister dat toezeggen?

Voorzitter. We zijn tenslotte toch in de buurt: ik heb nog vragen over de sluis bij Kornwerderzand. Vervoer over water is aanmerkelijk energiezuiniger dan vervoer over de weg. Het scheelt files, lawaai en verkeersongelukken. Zowel de transportsector als de maritieme maakindustrie in de IJsselmeerregio en de provincies vragen ons om een grotere Lorentzsluis. Die is ook beloofd en belofte maakt schuld. De enorme kostenstijging is een tegenvaller. Ik snap dat elke vertraging alleen al door de inflatie tot kostenstijging leidt, maar een verdrievoudiging is wel heel erg veel geld.

Ik heb twee concrete vragen. In het algemeen wil ik graag weten of de factoren die tot deze gigantische miscalculatie voor dit complex hebben geleid ook van toepassing zijn op andere infrastructurele projecten. Wordt alles nu opeens twee of drie keer zo duur als begroot? Want dan hebben we vandaag nog een heel ander debat. En ten tweede: ik wil heel concreet dat we het geschil met de regio gaan oplossen. We kunnen echt niet van Friesland vragen om opeens honderden miljoenen extra op tafel te leggen als bijdrage aan de rijksinfrastructuur. Dat gaat niet gebeuren, dus ik verwacht een constructieve oplossing van de minister.

Voorzitter. Een constructieve en vooral welwillende houding had de Kamer ook gevraagd ten aanzien van het alternatieve plan voor de verbreding van de A27 Amelisweerd. Wat een teleurstelling. Er kwam geen onafhankelijke vergelijking tussen het tracébesluit en het ARU. Rijkswaterstaat mocht aanvinken wat de verschillen waren met hun eigen plan en daarbij een eigen beleidsarme variant van het ARU verzinnen. De hele kern van het regionale plan is juist minder wegverkeer en het toepassen van een lagere snelheid. Als je dat als uitgangspunt afwijst, kom je nooit tot een goede afweging van de echte maatschappelijke kosten van het alternatief van de regio. Utrecht mocht niet meekijken met de review, zoals bestuurlijk gebruikelijk is, en kon daarom ook niet reageren op misvattingen en volgens hen zelfs onwaarheden, zoals het niet meewegen van de ov-maatregelen of het bij voorbaat afwijzen van een lagere snelheid. Of zoals de bewering dat de rijbanen te smal zouden zijn voor de verkeersveiligheid, terwijl ze gewoon voldoen aan de Europese standaard. Het ARU zorgt juist voor 20% minder slachtoffers, zo blijkt uit hun eigen berekeningen, als gevolg van minder auto's en een lagere snelheid. Door de veel minder ingrijpende

bouwwerkzaamheden is het ARU juist ook veel sneller klaar, met veel minder risico's, minder verkeersoverlast en veel lagere kosten, zelfs als we helemaal opnieuw zouden beginnen. Ten slotte is de bewering dat voor beide plannen vrijwel evenveel bomen zouden sneuvelen, een valse claim en toch ook wel een beetje kwetsend voor al die mensen die zich juist hier heel hard voor inzetten in de omgeving van Utrecht.

Voorzitter. De reactie van de minister vanochtend herhaalt wel een aantal van de misvattingen die ik eerder noemde. Dat voelt niet constructief. Als een regio met een alternatief komt, dat misschien wel een miljard goedkoper is en beter voor de verkeersveiligheid en de doorstroom, dan moet toch elke minister van Infrastructuur daar heel serieus naar kijken, al helemaal als hij het geld keihard nodig heeft? GroenLinks-Partij van de Arbeid heeft toch het gevoel dat de -- laat ik het toch maar zo noemen -- "asfaltfetisj" van deze minister wel een beetje de overhand heeft in de besluitvorming. Ik vraag hem om nogmaals serieus naar dat alternatief met meer ov en minder auto's te kijken. Hoeveel goede investeringen zouden we daarmee niet kunnen doen? We zouden allemaal wel een wensenlijstje hebben, sterker nog: dat hebben we vandaag ook allemaal.

Voorzitter. Bij de begroting hebben we al uitgebreid gesproken over de onmogelijkheid van het realiseren van nieuwe snelwegen en de kasschuiven die het gevolg zijn van het programmeren op projecten die niet kunnen worden uitgevoerd. Mijn fractie vindt dat ontzettend zonde van het geld. We laten nu dingen liggen die ook moeten gebeuren en die ook zouden kunnen: onderhoud, ov-investeringen, geluidssaneringen en investeringen in de verkeersveiligheid. En we voldoen nog lang niet aan de doelen voor verkeersveiligheid. De huidige trend baart ons grote zorgen. Zijn er voor nu geplande infrastructurele projecten die vanwege stikstof, geld of uitvoeringskracht stilliggen, waarbij de verkeersveiligheid een belangrijke factor was of waarbij het verbeteren van de verkeersveiligheid een belangrijke meekoppelkans was? Welke projecten zijn dat? En zijn hiervoor nu alternatieven in de maak die wel kunnen zonder grote invloed op de stikstofdepositie? En in hoeverre kunnen ook projecten die een oplossing bieden voor de woningbouwopgave sneller aan de beurt komen? Ik denk bijvoorbeeld aan Almere Pampus, een ingrijpend en urgent knelpunt. Vraagt dat niet om actie en investeringen op de korte termijn? Hier kan men snel grootschalige woningbouw mogelijk maken.

Voorzitter. Terug naar Friesland, en wel met de boot naar Ameland. Er lopen nu drie trajecten tegelijkertijd, die alle drie niet op elkaar aansluiten. Het integrale mobiliteitsplan van Ameland zelf, dat streeft naar 30% minder autoverkeer, de aanbesteding voor een nieuwe veerverbinding die dan weer vijftien jaar geldig is, en de MIRT-beslissing over het wel of niet verplaatsen van de aanlanding van Holwerd naar Ferwerd. Ik ben heel erg blij dat er stappen worden gezet op de verkenning, maar het lijkt me wel onhandig als die drie trajecten dwars door elkaar heen lopen en er straks misschien drie niet op elkaar aansluitende besluiten over worden genomen. Dat moeten we

voorkomen. Dus mijn vraag aan de minister is hoe we ervoor zorgen dat alles netjes in elkaar past.

Voorzitter. Ten slotte nog het punt van de buisleidingen die van belang zijn voor het transport van gevaarlijke stoffen tussen Limburg en de Rotterdamse haven. Hier zijn verschillende departementen bij betrokken. Het is van belang dat er een passend tracé komt, dat de veiligheidseisen passend zijn en dat er ook rekening wordt gehouden met de woningbouw langs het tracé. Kan het kabinet hiervan een update geven én aangeven hoe de departementen hierbij met elkaar samenwerken?

Voorzitter. Ik zie dat ik nog een minuut heb. Ik zou het ontzettend fijn vinden als we vandaag met elkaar echt tot samenwerking kunnen komen ten aanzien van een aantal belangrijke knelpunten, om op het gebied van openbaar vervoer maar ook van weginfrastructuur oplossingen te bieden voor verschillende regio's. We zitten hier volgens mij allemaal vandaag met hart voor de regio, maar dat betekent ook dat we moeten kijken wat we voor elkaar kunnen krijgen. Ik heb vaak herhaald dat ik teleurgesteld was in wat er tot dusverre in het coalitieakkoord stond. Dit is nou net een dag dat we met elkaar echt verschillen kunnen maken. Ik herhaal dat mijn fractie bereid is om samen te werken met eenieder om dat voor elkaar te krijgen. Ik hoop dat dat bij de coalitie ook het geval is.

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

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

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank aan collega De Hoop voor zijn betoog en voor de uitgestoken hand. Ik ervaar dat zo: als een constructieve opstelling. Ik denk ook dat het nodig is, juist op dit terrein, infrastructuur, om naar draagvlak te zoeken voor belangrijke keuzes. Ik ga er toch één punt uithalen, uit het begin van zijn betoog, dat ook voor mij een terechte vraag is. Het gaat over de Lelylijn en de Nedersaksenlijn, maar breder over de 75%-norm om de MIRT-verkenning te kunnen starten. Vanuit NSC hebben we eerder ook weleens gevraagd hoe de minister daartegenaan kijkt. Nu komt de fractie van GroenLinks-Partij van de Arbeid met die vraag. Ik begrijp hem. Tegelijkertijd was het antwoord van de minister en de staatssecretaris helder: die norm is er niet voor niets. Je moet weten waar je aan begint. Je wil ook voorkomen dat later in het proces de pauzeknop eventueel alsnog moet worden ingedrukt omdat er te weinig middelen zijn. Daarom is die 75%-norm er. Ik vond de reactie van de bewindspersonen op dit punt eigenlijk heel overtuigend. Mijn vraag aan

collega De Hoop zou zijn of hij niet ook ziet dat het loslaten van de 75%-norm weer andere risico's in zich heeft. Moeten we niet op zoek naar een andere manier om die stap te zetten?

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

Ik zie op twee vlakken mogelijkheden om een stap te zetten. De eerste is om wel te beginnen met een MIRT-verkenning. De staatssecretaris heeft in zijn schriftelijke beantwoording gezegd dat de onderzoeken naar de Lelylijn en de Nedersaksenlijn kunnen, ook zonder zicht te hebben op 75%. Je zou daar bijvoorbeeld een eerste stap in kunnen zetten. Van de commissaris van de Koning in Groningen hebben we een bod vanuit de regio gezien om, geloof ik, 10 miljoen voor de Lelylijn en 5 miljoen voor de Nedersaksenlijn uit te trekken. Ik vind dat belangrijk. De vraag die je daarbij moet stellen is of er dan daadwerkelijk serieus perspectief op de Lelylijn en de Nedersaksenlijn is. Ik denk dat dat perspectief er niet genoeg is als je vasthoudt aan de 75%. De staatssecretaris heeft in zijn beantwoording op een gegeven moment gezegd heel graag hoog op de lijn te willen komen bij het TEN-T. Maar hij zegt ook: "Gezien de status van de Lelylijn op het uitgebreide netwerk, is de verwachting dat een maximale Europese bijdrage hooguit enkele tientallen miljoenen zal zijn." Vanuit Europa hoeven we dus ook niet te verwachten dat we snel richting die 75% komen. Als we vandaag eerlijk zijn met elkaar, denk ik dus dat de Lelylijn en de Nedersaksenlijn misschien alleen gerealiseerd kunnen worden als we die norm los durven te laten. Ik vind dit een traject waarbij er zo veel breed politiek draagvlak en zo veel noodzaak is, en waarop de regio al zo lang wacht, dat je er een keer een uitzondering voor kan maken. Ten slotte -- want ik realiseer me dat mijn antwoord lang is, voorzitter -- heb ik het beeld dat er bij Brainport Eindhoven al eens een precedent is geweest. Ik zou daar ook graag een beantwoording van het kabinet op krijgen.

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

Nog één vervolgvraag op dit punt. We gaan het, denk ik, zo met elkaar nog wel verder hebben over de vraag in hoeverre je toch wat geld bij mekaar kan harken voor in ieder geval de Nedersaksenlijn. Daarvoor is natuurlijk een beperkter bedrag nodig dan voor de Lelylijn. Zou ik de heer De Hoop aan mijn zijde vinden als we voor de Lelylijn toch een ander type onderzoek voorstellen? Dat gaat dan niet onder de vlag van een MIRT-verkenning, maar zorgt wel degelijk voor voortgang en verdieping, waardoor we later echt een stap verder kunnen zetten. We kunnen nu al een stap zetten, maar dan zorgen we dat de Lelylijn wel degelijk geborgd wordt.

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

Ik moet het voorstel dat de heer Van Dijk doet, natuurlijk iets preciezer zien. Ik waardeer het in ieder geval dat hij op dit punt een constructief voorstel doet. Het voorstel moet wel een versnelling in gang brengen. Als het opnieuw een onderzoek is dat twee of drie jaar duurt, heb ik niet het idee dat de regio daar direct iets aan heeft. Het moet dus wel een verkennende vorm hebben, vind ik. Er liggen genoeg onderzoeken; we hebben de stukken gezien. Als het daartoe beperkt blijft, voelt het weer een beetje -- ik bedoel het niet verwijtend richting de heer Van Dijk -- als een soort symbool, waaraan we ons met z'n allen vasthouden, maar dat niet echt voor vooruitgang zorgt. Als het daaraan voldoet, kijk ik met veel plezier uit naar het voorstel van NSC.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik ben het helemaal met de heer De Hoop. Het was beter geweest als de coalitie en het kabinet structureel middelen hadden toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds, zodat er in de toekomst investeringsruimte bleef en niet alles naar het koekoeksjong onderhoud zou gaan. Maar oké, dat gezegd zijnde: we moeten nu kiezen in schaarste. Is het dan verstandig om de Nedersaksenlijn en de Lelylijn over één kam te scheren? De financiële opgave voor de Nedersaksenlijn is veel kleiner. Daarvoor moet er nu 1,2 miljard op tafel gelegd worden. Dat lijkt me te doen voor dit kabinet. Mijn oproep zou zijn: regel dat! Ten aanzien van de Lelylijn ben ik het wel eens met de heer De Hoop. De Brainport Eindhoven is genoemd, maar bijvoorbeeld ook de HSL-Zuid en de Betuweroute zijn in het verleden uit het Fonds Economische Structuurversterking en daarmee de facto uit de algemene middelen gefinancierd. Is de heer De Hoop bereid om het onderscheid tussen de Nedersaksenlijn en de Lelylijn te maken en tegelijkertijd de druk erop te houden dat het Lelylijnpotje niet als een soort grabbelton voor andere projecten gebruikt gaat worden?

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

Ik vind het allereerst mooi dat de heer Grinwis juist het Fonds Economische Structuurversterking noemt, want dat kwam uit de aardgasbaten, zeg ik voor degenen die dat niet weten. Nota bene in Groningen werd, uit mijn hoofd gezegd, 12 tot 13 miljard opgehaald, waarvan de hsl en de Betuwelijn zijn aangelegd, maar waarvoor het Noorden geen enkele spoorlijn terug heeft gekregen. Voor 12 miljard hadden we de Lelylijn in die tijd makkelijk kunnen aanleggen. Ik maak even gebruik van wat de heer Grinwis zegt.

Dan de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Mijn uitgangspunt is altijd geweest dat die twee lijnen niet met elkaar zouden moeten concurreren. Ik vind ze beide van groot belang en ik heb geen grote voorkeur, dus ik vind ze beide heel erg belangrijk. De heer Grinwis heeft gelijk dat het financieel gezien makkelijker is om een stap te zetten bij de Nedersaksenlijn. Ik zou het wel ingewikkeld

vinden als er gezegd wordt dat we geld halen uit dat potje van de Lelylijn van 3,4 miljard om in de Nedersaksenlijn te steken. Die oproep heb ik deze week namelijk ook voorbij zien komen. Dat zou ik niet willen. Als we een stap kunnen zetten op de Nedersaksenlijn waar de Lelylijn geen last van heeft, ben ik bereid daarnaar te kijken. Ook op dat punt zie ik het voorstel tegemoet.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ook ik onderstreep de uitgestoken hand van de heer De Hoop. Het is best bijzonder om te constateren dat we behoorlijk Kamerbreed beide lijnen omarmen en toejuichen en het op allerlei plekken laten terugkomen, maar we nu toch tegen allerlei spelregels aanbotsen. Ik wilde nog even doorgaan op de vraag hoe we de Lelylijn verder brengen. De MIRT-verkenning is niet geschikt voor kleine projecten. Daarom hebben we een ondergrens in de spelregels staan. Ik denk dat we nu op een moment aankomen dat we kunnen constateren dat de MIRT-systematiek misschien niet geschikt is voor bijzonder grote projecten. Ik vraag me af of de heer De Hoop die mening deelt en of er ook een bovengrens geformuleerd zou moeten worden, wanneer je die MIRT-systematiek wel en juist niet toepast.

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

Ja, dat deel ik volledig. Dat geldt ook voor de regio's die misschien wat minder te besteden hebben. Ik vind dat je niet van Noord-Nederland kunt verwachten dat daar bedragen tot een miljard opeens vrijkomen. Ik zou niet eens weten hoe. Ik geloof dat heel veel ondernemers de bereidheid hebben om te investeren. Ik heb daar ook meermaals mensen over gehoord. Zowel bij het mkb als op andere plekken zeggen ze: wij gaan zó profiteren van de Lelylijn en de Nedersaksenlijn, dus wij zijn echt bereid om daar wat naast te leggen. Maar dan kom je op geen enkele manier in de buurt van die 75%, dus ik denk dat het goed zou zijn om na te denken over een bovengrens. Dit zijn investeringen waar niet alleen een regio profijt van heeft, maar waar we landelijk profijt van hebben, en misschien wel internationaal. Het is aan de politiek om af en toe te zeggen: hier moeten we met een andere bril naar kijken. Ik vind dat heel hard nodig, zeker voor de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Als we die echt allemaal heel graag willen hebben, dan moeten we namelijk ook bereid zijn om creatief te denken.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik heb nog een tweede vraag, omdat de opmerking van de heer De Hoop richting de heer Heutink mij wel intrigeerde. Hij sprak hoop uit over wat er uit het gesprek tussen Rijk en regio zou voortkomen. Ik ben zelf iets minder

hoopvol, omdat ik niet zo goed weet wat er tussen nu en dan uit dat project zou moeten komen dat echt een substantieel verschil maakt voor het probleem waar we tegen aanbotsen. Ik ben benieuwd of meneer De Hoop mij kan vertellen waar die hoop in zit.

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

Ik moet eerlijk zeggen dat ik, naar aanleiding van de gesprekken die deze bewindspersonen hebben gehad bij het BO MIRT en wat ik daarvan teruggelezen en teruggehoord heb, daar echt wel buikpijn van heb gehad. Ik dacht: poeh, is er überhaupt nog wel de bereidheid bij dit kabinet om die extra stappen te zetten? Tegelijkertijd is dit vandaag de plek om de druk op te voeren en dingen voor elkaar te krijgen. Ik ga ervan uit dat op het moment dat de bewindspersonen zeggen dat ze de Lelylijn en de Nedersaksenlijn belangrijk vinden, ze zich daarvoor gaan inzetten. Als Kamerfracties hier vandaag zeggen -- dat gaat ongetwijfeld gebeuren -- dat ze die belangrijk vinden, verwacht ik dat beide bewindspersonen dat ook als een opdracht en oproep zien. Dan ben ik misschien naïef, maar ik hoop dat daar dan alsnog wat gebeurt. Ik ga in ieder geval met mevrouw Vedder en alle anderen mijn best doen om de druk zo veel mogelijk op te voeren vandaag.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik ben blij met de uitgestoken hand van de heer De Hoop wat betreft het zetten van vervolgstappen voor de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Ik hoop ook dat de minister en de staatssecretaris daar straks bemoedigende antwoorden op kunnen geven. Ik heb wel een beetje mijn vraagtekens bij die 75%-grens en het loslaten van zulk soort grenzen bij de MIRT-projecten. Bij Brainport Eindhoven is het inderdaad een keer gebeurd. Tenminste, volgens mij is het daar een keer gebeurd; we horen straks van de minister of dat daadwerkelijk het geval is. Maar waar ziet de heer De Hoop de grens? Wanneer zou je die 75%-grens wel moeten loslaten en wanneer zou je 'm niet moeten loslaten bij MIRT-projecten?

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

Eigenlijk had ik juist van BBB verwacht dat zij dit soort systematiek en regelingen, zoals de MKBA's die nadeliger uitpakken voor regio's, zouden willen loslaten. Ik denk dat de 75%-regeling misschien voor regio's moeilijker behapbaar is dan voor andere gebieden in Nederland. Ik denk dus dat het juist ook in het belang van BBB is om daar goed naar te kijken. Ja, die 75%, waar moet je die dan op vastleggen? Dat vind ik ingewikkeld. Ik heb niet het scherpste beeld van de wereld van hoe dat altijd loopt. Ik zou ook de bewindspersonen willen oproepen om te kijken hoe je daar op een andere

manier vorm aan kunt geven. Mevrouw Vedder had het over een soort bovengrens. Dat vind ik een creatieve gedachte. Misschien kun je ook met elkaar concluderen dat die 75%-grens nog steeds van belang is, maar dat we bereid moeten zijn om af en toe een uitzondering te maken als er zo'n grote politieke wil is, als de noodzaak voor de ontsluiting van gebieden zo belangrijk is en als dat ook een oplossing biedt voor de woningbouwopgave in heel Nederland. Misschien moet je dan af en toe een uitzondering durven maken. Ik vind ook dat we als politiek af en toe bereid moeten zijn om ergens van af te stappen als we zien dat het nadelig werkt. Ik hoop dus dat ook de BBB daarvoor openstaat vandaag.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik heb misschien even een aanvulling op de vraag die de heer Olger van Dijk net stelde over het bieden van perspectief. Ik hoor de heer De Hoop dat ook zeggen. Ik wil hem ook bedanken voor het constructieve meedenken, maar het feit is wel dat je op het moment dat die 75%-norm wordt losgelaten en die MIRT-verkenning gaat starten, je op een punt komt dat je moet zeggen: we moeten iets gaan aanleggen; we moeten die startbeslissing gaan nemen. Maar dan is het geld er niet. Dan hebben we een teleurstelling te pakken. Dat is toch niet het perspectief dat we vandaag willen bieden?

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

Er is natuurlijk een fundamenteel verschil tussen de PVV en GroenLinks-Partij van de Arbeid op dit punt. Voor de heer Heutink hoeft die hele Lelylijn niet. Ja, dan zit je natuurlijk heel anders in het debat. Ik kan me voorstellen dat de heer Heutink denkt: met die 3,4 miljard ga ik lekker wat anders doen, bijvoorbeeld nog wat wegen verbreden. Dan zit je heel anders in het debat dan ik. Ik zie dat elke partij, behalve de PVV, zegt: wij willen de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Daar moet dan de portemonnee voor worden getrokken. Ik ben blij dat het kabinet-Rutte IV daar toen 3,4 miljard voor heeft vrijgemaakt. Dit kabinet heeft er niets extra's voor gedaan. Het kan niet alleen bij mooie woorden blijven -- daar heeft de heer Heutink gelijk in -- dus dan moet je zoeken naar geld. Ik denk dat het in fases kan en ik vind het belangrijk dat wij de komende jaren stappen zetten met elkaar. Er staat nota bene in het regeerprogramma, waar de naam van de heer Heutink onder staat, dat in 2024 betekenisvolle stappen zouden worden gezet. Ik heb die nog niet gezien, maar ik hoop dat het ons met elkaar lukt. Ik moet zeggen: de heer Heutink heeft het regeerprogramma ook ondertekend, dus je zou verwachten dat hij ook vindt dat dat dit jaar zou moeten gebeuren.

De heer **Heutink** (PVV):

Nou ben ik wel heel erg benieuwd wat meneer De Hoop vindt van het standpunt van mijn eigen partij. Net hoorde ik hem zeggen dat de PVV dat ding niet wil, maar nu zegt hij: de PVV heeft haar handtekening eronder gezet. Ja, we hebben inderdaad, vol overtuiging, onze handtekening onder het coalitieakkoord gezet en we staan uiteraard ook achter het regeerprogramma. Dus ja, wij vinden ook dat er stappen gezet moeten worden. Ik heb meneer De Hoop net uitvoerig bedankt voor zijn constructieve houding, maar ik wil wel dat hij eerlijk is tegenover de regio en perspectief biedt. Het loslaten van die 75%-norm zal uiteindelijk ook leiden tot een teleurstelling. Dan is de oplossing van NSC nog niet eens zo'n hele gekke gedachte. Ik vraag meneer De Hoop dus om daar serieus naar te kijken. Hoe kunnen we die stap wel zetten, zodat we uitvoering kunnen geven aan het coalitieakkoord? Want dan kan iedereen, alle mensen die hier op de tribune zitten, maar ook de mensen die in het noorden en oosten van het land wonen, met een beter gevoel naar huis dan eerst.

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

Ik zit even te kijken wat ik hierop ga antwoorden. De heer Heutink verweet mij dat ik de standpunten van de PVV door elkaar haalde ten aanzien van wat er in het regeerprogramma stond en wat de PVV van oorsprong vond. Dat doet hij nu zelf ook een beetje in zijn eigen antwoord. De heer Heutink verwijt mij dat ik valse hoop zou geven met het loslaten van de 75%-norm. Ik vind het valse hoop als je in een regeerprogramma zet dat je een betekenisvolle stap gaat zetten en je die vervolgens niet zet. Beide bewindspersonen hebben die stappen de afgelopen periode bij de bestuurlijk overleggen niet gezet. Wij kunnen daar als Kamer nu iets aan doen. Als je zegt dat je een betekenisvolle stap wilt zetten, vind ik ook dat die er met perspectief moet zijn. Mijn punt is dat dat perspectief er nog steeds niet is als je vasthoudt aan de 75%-norm. Dat is mijn punt. Als je de Lelylijn en de Nedersaksenlijn daadwerkelijk wilt realiseren, denk ik dat dat alleen kan als je de 75%-norm durft los te laten. Anders is dat gat gewoon zo groot om de stap te zetten. Mijn punt is dus juist om die hoop te bieden en niet een soort half perspectief waarbij je uiteindelijk weer teleurgesteld wordt.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik hoor het allemaal zo aan en denk dat we aan tafel toch een soort gemene deler hebben, namelijk dat we allemaal zien dat die lijnen van belang zijn, mijn partij ook, ik ook. Dan gaat de discussie heel erg over de systematiek en over de 75%. Wij denken dat de 75%-norm ervoor kan zorgen dat je juist de urgentie in beeld houdt van het zoeken van de oplossing voor een totaal financieringsplaatje. In die zin zou ik zeggen: haal 'm er niet af. Maar dan hebben we het weer over de systematiek. Tegelijkertijd denk ik -- het is net al even langgekomen, ook met het voorstel van de heer Van Dijk -- dat het er

onder de streep toch om gaat dat we een stap gaan zetten, dat we met elkaar vooruitgaan, dat de Lelylijn op de MIRT-agenda blijft staan, dat we uitspreken dat we het van belang vinden. Zou het daar primair niet over moeten gaan, vraag ik aan de heer De Hoop.

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

Ik proef in de vragen die vanuit de coalitiepartijen aan mij gesteld worden eigenlijk ook de zoektocht die daar volgens mij gaande is. Ik heb het idee dat de heer Van Dijk de 75%-norm misschien eigenlijk ook wel los zou willen laten. De heer Pierik, met de regionale gedachte, wil dat misschien ook wel, maar hij dubt er nog wat over. De heer Heutink wil de Lelylijn eigenlijk überhaupt niet, maar is gebonden aan het coalitieakkoord. Mevrouw Veltman vindt het belangrijk, maar voor de VVD is de 75% heel erg belangrijk. Ik merk dus ook de worsteling bij de coalitiepartijen. Ik vind het volgende belangrijk. Als je zegt "we zetten met elkaar een betekenisvolle stap", dan moet die ook betekenisvol zijn. Als er een verkenning komt die geen "verkenning" heet en vooral een onderzoek is zonder dat er geld bij komt, vraag ik me af wat daar betekenisvol aan is. Daarnaast ben ik op zoek. Ik heb het voorstel van NSC nog niet gezien; dat zal zo meteen vast kunnen. Maar daar zit een beetje mijn bezwaar. Hoe betekenisvol is het als het weer een soort onderzoek 2.0 of 3.0 is, zonder dat er geld bij komt voor een volgende stap in de MIRT-verkenning? Het voelt voor mij dan nog steeds als een pauzestand: een extra onderzoek en we zien over een of twee jaar wel weer. Ik weet niet of dat voldoende is. Ik zou graag iets meer willen. Die ruimte zoek ik.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik vraag me dan af wanneer iets betekenisvol is als je geen zicht hebt op financiering. Volgens mij kun je nog steeds betekenisvolle stappen zetten, maar wil je ook blijven werken aan een oplossing voor het geld dat er nog niet is. Daarom zeg ik: houd dan vast aan die regel. Dan blijf je eraan werken. Dan weet je dat het nog moet gebeuren. Dan houd je de urgentie erop. Dat was eigenlijk mijn vraag.

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

Dus als ik het goed begrijp, heeft de VVD het gevoel dat de 75%-norm een soort verplichting is, een stimulans vanuit de regio's om te vechten voor de financiering zodat het dichterbij de buurt komt. Zo interpreteer ik de vraag; als het anders is, hoor ik dat zo meteen vast van mevrouw Veltman. Ik kijk daar anders naar. Ik denk dat de regio's en het bedrijfsleven in Noord-Nederland dat niet nodig hebben. Ik denk dat zij de afgelopen jaren op alle manieren hebben laten zien hoe graag ze het willen. Ik noem het Deltaplan

voor Noordelijk Nederland en hoe daarbij is samengewerkt. Elke keer wordt er ook weer geld uitgetrokken. Voor de MIRT-verkenning is nu ook weer 15 miljoen gereserveerd. Ik denk niet dat zij die stimulans nodig hebben. Ik denk dat het serieuze perspectief op meer geld pas echt komt als we die 75% durven los te laten. Dat is vandaag de ene lijn van de inzet van GroenLinks-Partij van de Arbeid. De andere lijn is: kijken of we een verkenning kunnen doen die niet alleen een soort onderzoek is maar een verkenning waarbij er toch financiële middelen voor vrijkomen.

De voorzitter:

Dank voor de beantwoording. Dan is hiermee uw inbreng in de eerste termijn afgerond. Toen de heer Bamenga nog niet aanwezig was, had ik al aangekondigd dat hij het verzoek heeft ingediend om eerder te mogen spreken. Dan zou nu het moment daarvoor zijn. Ik kijk nog even rond in de commissie om te zien of daar bezwaar tegen is. Dat is niet het geval en dan wil ik nu graag het woord geven aan de heer Bamenga van D66. Gaat uw gang.

De heer Bamenga (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ook dank aan alle collega's en met name aan de heer Heutink dat ik eerder mag spreken. Ik moet straks gelijk door naar het integratiedebat. Heel fijn dat ik toch de kans krijg om hier de bijdrage van D66 te doen.

Voorzitter. We spreken vandaag over het MIRT. Voor de mensen thuis: dat is een meerjarenprogramma waarin het Rijk de regio's aan de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland. Ik neem de bewindspersonen graag mee op een reisje door Nederland om te laten zien wat er allemaal eventueel beter kan. We beginnen in het noorden, waar dit kabinet een dure verkiezingsbelofte aan het breken is door de Lelylijn en de Nedersaksenlijn in de ijskast te zetten. Die lijnen staan in het hoofdlijnenakkoord en de uitwerking daarvan, en de koning maakt een melding van de Lelylijn in de troonrede. Nu wil de minister niet overgaan tot een MIRT-verkenning omdat er nog geen zicht is op de benodigde 75% van de financiering. Dat is totaal onbegrijpelijk. Hoe kan het zijn dat de beide lijnen zo vaak door de coalitie worden aangehaald, maar dat de verkenning op de lange baan wordt geschoven? Wat zijn de kosten van de MIRT-verkenning voor de Lelylijn? Kan de minister de bijdrage vanuit de regio laten matchen met een preverkenning? Is de staatssecretaris het met D66 eens dat de tijd die de verkenning kost, gebruikt kan worden om de benodigde miljarden op te halen? Heeft het ministerie contact met de EU over eventuele aanvullende financiering voor de Lelylijn? Welke eerdere grote infrastructuurprojecten met een waarde van meer dan 5 miljard euro hadden

bij de start van een MIRT-verkenning wel uitzicht op 75% van de financiering, en welke projecten niet? Kan de staatssecretaris geen uitzondering maken?

Voorzitter. Dan komen we vanuit het noorden via Flevoland aan in onze hoofdstad. Deze metropool barst uit z'n voegen. Gelukkig zijn er plannen voor de bouw van meer dan 100.000 woningen in de Metropoolregio Amsterdam. Daarvoor is het Zuidasdok een belangrijk treinknooppunt. Het maakt vooral hoogfrequent spoorvervoer mogelijk naar alle hoeken van het land. Bovendien staat of valt de bereikbaarheid van Schiphol met de bereikbaarheid van Amsterdam. Ik heb daarom de volgende vragen. Het is goed dat er de intentie is om tot een voorkeursbeslissing te komen als het gaat om de ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer. Hoe zorgt dit kabinet ervoor dat er een financiële oplossing komt voor het door het Rijk ontstane tekort bij deze verbinding? Bij het Zuidasdok wordt keihard gewerkt aan de tunnels en een nieuw station. Dat project kampt met tekorten. Bent u het met D66 eens dat dit soort projecten verder gefinancierd moeten worden, zodat de werkzaamheden afgerond kunnen worden?

De IJmeerverbinding tussen Almere en Amsterdam moet de staatssecretaris als inwoner van Flevoland toch nauw aan het hart liggen. Daar is nog veel onduidelijkheid over, terwijl deze lijn een randvoorwaarde is voor woningbouw in Almere. Kan de staatssecretaris de Almeerders duidelijkheid geven over de IJmeerverbinding? We zien tenslotte dat er jaarlijks voor miljarden op de plank blijft liggen door de onderbenutting. Tegelijkertijd blijft lenW met krimpemde financiële middelen voor grote uitdagingen staan. Kan de staatssecretaris ervoor zorgen dat meevallers uit de totale rijksbegroting ook ten goede komen aan het Mobiliteitsfonds?

Dan komen we aan in het midden van ons land, in Utrecht. Daar liggen plannen voor de bouw van meer dan 63.000 woningen in Groot Merwede en Rijnenburg. Daar past een goede frequente verbinding bij, de Merwedelijn. Sterker nog, de Merwedelijn is een randvoorwaarde voor het doorgang vinden van de noodzakelijke woningbouwplannen. De lijn zal bovendien naar verwachting de Ring Utrecht ontlasten met 75.000 auto's per dag. Het is dus ontzettend belangrijk om vaart te maken met de aanleg. Kan de staatssecretaris zekerheid geven dat de Merwedelijn, als voorwaarde voor woningbouw, er komt? Kan de staatssecretaris aangeven wat er nodig is om Utrecht die zekerheid te geven? Door de Merwedelijn zal ook de druk op de Ring Utrecht verminderen en zal de A27 ontlast worden. Dat betekent dat de verbreding van de A27 bij Amelisweerd die de minister graag ziet, mogelijk niet nodig is.

Er is een alternatief plan van de provincie Utrecht en de Utrechtse gemeentes: het Alternatief Ring Utrecht, oftewel ARU. Uit onderzoek van het Kieskompas blijkt dat de plannen van de minister op weinig draagvlak kunnen rekenen bij de inwoners van Utrecht. Er is bovendien in de provincie een motie aangenomen die ertoe oproept om dat alternatieve plan uit te voeren. Het alternatief is veilig, veel goedkoper en spaart ontzettend veel bomen

zeggen de experts van ingenieursbureau Arcadis. Kortom, op alle punten is ARU beter. Waarom blijft de minister dan zo tegen dit alternatieve plan? Waarom kiest de minister ervoor om geen kosten-en-risicovergelijking te laten zien tussen ARU en het plan van de minister? De berekeningen van de gemeente en de provincie Utrecht tonen aan dat ARU goedkoper is en minder bouwriscico's voor de omgeving heeft. Kan de minister zo'n vergelijking alsnog toesturen? In hoeverre staat de minister open voor aanvullende onderzoeken om vergelijkbare analyses op het vlak van kosten, risico's en verkeerskundige aspecten tussen het tracébesluit en het ARU mogelijk te maken? Wat zou hiervoor nodig zijn?

Voorzitter. Een rondje door Nederland is niet compleet zonder een tussenstop in mijn eigen Eindhoven. Het mag gezegd worden: het gaat ontzettend goed met de bereikbaarheid in de omgeving van Eindhoven. Het is goed om te zien dat het kabinet de plannen van het vorige kabinet betreffende investeringen in de regio doorzet. Dat is nodig, want de regio is economisch aantrekkelijk en groeit keihard. Daarom ben ik ervan overtuigd dat de spoorcapaciteit richting Limburg verbeterd moet worden. Deze twee regio's werken goed samen en er is veel woon-werkverkeer. Kan de staatssecretaris toelichten hoe het staat met de capaciteit van het spoor tussen Maastricht via Eindhoven naar de Randstad? Klopt het dat dit spoor aan de maximale capaciteit zit? Welke plannen zijn er om de capaciteit te vergroten? Hoe staat het met de uitvoering van onze motie over Bus Rapid Transit?

Daarnaast leven er nog steeds grote zorgen omtrent het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Brabantroute. Kan er een stand van zaken gegeven worden omtrent het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze route? Kan er een onderzoek begonnen worden naar een alternatief? Ik hoor graag de mogelijkheden voor een alternatieve route of een leidingnetwerk voor de gevaarlijke stoffen.

Voorzitter. Dan zijn we aangekomen op ons eindpunt: het prachtige Zeeland. Ik las in een van de brieven dat de provincies hebben afgesproken dat het Rijk hier blijft investeren via het programma Zeeland bereikbaar. Maar tegelijkertijd zien we dat door de spoortest Zeeland per spoor juist totaal onbereikbaar dreigt te worden. Dat schuurt. Nu is mij ter ore gekomen dat dit pas de eerste fase is van de spoortest. Het project gaat veel langer duren, omdat ook het goederenspoor bij Roosendaal getest moet worden. De onbereikbaarheid van Zeeland gaat dus jaren in plaats van maanden duren, omdat Zeeland via het spoor alleen via Bergen op Zoom bereikbaar is. Waarom heeft de staatssecretaris de Kamer hier niet over geïnformeerd toen het over de test ging? Hoelang blijft Zeeland onbereikbaar? Wat voor alternatieven heeft u als er op andere plekken dan in Zeeland getest wordt en het spoor in Zeeland daar hinder van ondervindt?

Voorzitter. Ik rond af. MIRT kent een aantal grote projecten die nodig zijn voor een goede bereikbaarheid van Nederland en die soms zelfs onmisbaar zijn voor woningbouw. Die woningbouw is keihard nodig en vertraging is zeer

ongewenst. Ik hoop dan ook dat de staatssecretaris en de minister er vandaag helderheid over kunnen geven. Ik ben erg benieuwd naar de antwoorden en geen zorgen: ik ga het debat zeker terugkijken.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Bamenga, voor uw inbreng. Dan gaan we door met de inbreng van de PVV. Meneer Heutink, ga uw gang.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. Nergens in Europa zijn de wegen zo goed als in Nederland. Je hoeft alleen maar met de auto de grens over te steken om te begrijpen wat we bedoelen. Ook wereldwijd staat het Nederlandse wegennet als "zeer goed" aangeschreven; alleen in Singapore hebben ze het nog iets beter voor elkaar. Die goede wegen zijn belangrijk en ook keihard nodig. Miljoenen hardwerkende Nederlanders begeven zich dagelijks over al die wegen, op weg naar hun werk, naar familie, naar vrienden of naar school.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw korte stop, want de heer Grinwis heeft een interruptie.

De heer Heutink (PVV):

Dat zag ik al.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Laten we gelijk maar beginnen. Inderdaad, de heer Heutink, samen met zijn coalitiegenoten, heeft een prachtige erfenis in handen gekregen van vorige kabinetten met een wegennet dat er pico bello bij ligt. Inderdaad, alleen Singapore doet het nog wat beter. Daar hebben ze dan ook rekeningrijden, maar dat terzijde. Mijn vraag is een andere. Inderdaad, de erfenis is prachtig, maar het is een breekbaar vaasje; het kan zomaar kapot. De bevolking groeit, de economie groeit, maar de investeringsstroom van dit kabinet en van deze coalitie droogt volkomen op. Alles wat erbij komt, moet naar tegenvallers en naar onderhoud, het koekoeksjong van de IenW-begroting, van de Mobiliteitsfondsbegroting. Dan is mijn vraag de volgende. Hoe kan het dat je weet dat je een prachtige erfenis hebt, dat de economie groeit en dat de bevolking groeit, maar dat je niks, nada, nul komma nul extra uittrekt voor

deze belangrijke investeringen? Daarmee komt in de toekomst ons land eigenlijk een beetje stil te liggen en gaat dat wat er nu nog prachtig uitziet zijn glans verliezen. Dit is toch een giftige cocktail, een drama in de dop? Wat is het antwoord van de PVV daarop?

De heer **Heutink** (PVV):

De giftige cocktail en het drama in de dop, dat was het rekeningrijden van de ChristenUnie geweest, zeg ik in zijn richting via u, voorzitter. Dit kabinet kijkt naar wat er wel mogelijk is; ik kom daar straks nog op terug. Ze zijn creatief omgegaan met de schaarse middelen in dit MIRT. We zien dat er concreet geld wordt uitgegeven aan projecten. Nee, niet alle zeventien projecten worden weer opgestart, maar het kabinet probeert wel een deel van de oorspronkelijke problematiek op te lossen. Dat waarderen wij ontzettend, zeg ik in de richting van meneer Grinwis. Als u even geduld hebt, zal ik daar zo meteen uitgebreid op terugkomen.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. Het zijn ook al die miljoenen Nederlanders die voor dag en dauw in de auto stappen om een bijdrage te leveren aan ons mooie Nederland. Al die Nederlanders verdienen dan ook goede wegen. Die verdienen het om lekker te kunnen doorrijden, want we zeggen het altijd: autorijden staat voor vrijheid en autorijden staat voor welvaart. Het is daarom onze plicht om te zorgen dat we iets doen aan de knelpunten in Nederland, om te zorgen dat we de fileproblematiek oplossen. En juist daar is het MIRT voor. Dit is het debat waarin we aandacht vragen voor al die infrastructuurprojecten, om aandacht te vragen voor hoe het gesteld is met de bereikbaarheid in ons land. Dit is ook het moment om keuzes te maken.

Voorzitter. We zien ook dat er keuzes worden gemaakt, dat er lef wordt getoond en dat het kabinet laat zien creatief om te kunnen gaan met de schaarse financiële middelen; ik zei het net al. Vorig jaar waren we nog teleurgesteld. Bijna al het geld werd weggehaald en een deel van dat geld bleef staan. Dan heb ik het over die zeventien projecten. Niemand wist eigenlijk precies waarom dat was. De pauzestand zou betekenen dat dit geld jarenlang op de begroting zou blijven staan. Het is dus terecht dat het kabinet kijkt naar wat er wel kan. Het is verstandig om het geld wat er nog zit uit te geven om een deel van de oorspronkelijke problemen op te lossen. Het is nog niet genoeg, zeggen we erbij, maar het is wel een heel erg mooi begin. Iedereen ziet ook dat die verbeteringen echt broodnodig zijn. Nu gaat het

kabinet maar liefst 700 miljoen euro investeren in wegprojecten. Dat is echt pure winst voor de automobilist. Wel hebben we nog wat vragen hierover aan de minister.

Allereerst willen we weten of al die aangekondigde plannen dan ook echt doorgaan of dat hier ook allerlei beren op de weg staan ten aanzien van stikstof en personele krapte. Kunnen we ervan op aan dat we dan ook echt de schop in de grond gaan zetten en dat we de nodige verbeteringen gaan doorvoeren?

Voorzitter. We constateren dat er 206 miljoen euro wordt vrijgemaakt voor bijvoorbeeld knooppunt Hoevelaken, de A2 tussen Deil en Vught en de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem. Het zijn stuk voor stuk natuurlijk belangrijke projecten, maar wat gaan we precies met dat geld doen, vragen we aan de minister. Graag een reactie van het kabinet.

De voorzitter:

U heeft een interruptie van mevrouw Vedder van het CDA.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik hoor collega Heutink warme woorden spreken over de vrijheid van de auto en het oplossen van knelpunten. Hij begon toevallig net over knooppunt Hoevelaken. Ik kan dat niet goed rijmen met het feit dat er tegelijkertijd 193 miljoen is afgeroomd uit het herstartbudget voor dat belangrijke knooppunt Hoevelaken, dat wat mij betreft de top één is van de zeventien gepauzeerde projecten. Hoe is dat een stap vooruit? Hoe is dat knelpunten oplossen? Daar begrijp ik niet zo veel van.

De heer Heutink (PVV):

Er gaan nu alsnog tientallen miljoenen naar Hoevelaken. Dat is een goede eerste stap om in ieder geval een deel van de oorspronkelijke problematiek op te lossen. Ja, ik ben het mevrouw Vedder eens dat het echt een zeer hoog prioritair project is. Dat onderschrijven wij. Het kabinet noemt het "de draaischijf van Nederland", waar al die dingen samenkomen. Op zich snappen wij dus de prioriteit. Maar op het moment dat wij dat project vanwege de stikstofruimte, personele krapte en onvoldoende financiën niet kunnen uitvoeren, moeten we kijken naar wat er wél mogelijk is. Ik denk dat dit de enige manier is om toch een klein onderdeel van dat project verder te helpen, zeg ik in de richting van het CDA.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Dat vind ik nog steeds ingewikkeld te rijmen met het afkomen van het budget speciaal voor Hoevelaken. Maar goed, ik hoor de warme woorden over het oplossen van het knelpunt. Ik zie ook dat de minister in het voorjaar van 2025 één project wil opstarten van de lijst met zeventien projecten. Wat ons betreft zou dat knooppunt Hoevelaken moeten zijn. Onderschrijft de fractie van de PVV dat beeld? Dat maak ik uit zijn woorden op, dus ik hoop dat ik daar hoopvol naar uit kan kijken.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik ga hier vandaag geen wens uitspreken over welk project er volgend jaar specifiek moet worden opgepakt. We vinden alle zeventien projecten belangrijk. Hoevelaken vinden we ontzettend belangrijk. Ik zei net al dat we het knooppunt Empel op de A2 tussen Deil en Vught ontzettend belangrijk vinden. Dat moet wat ons betreft worden opgepakt. Het kabinet heeft aangegeven dat er volgend jaar nog één project zou kunnen worden opgepakt. Wij zijn heel blij met die lijn, maar laten we ons niet nu vastpinnen op één project, want dan kan het kabinet vervolgens zeggen: sorry, dit is allemaal leuk en aardig, maar dit project kan niet, want er is geen stikstofruimte, er is geen personele capaciteit en er is onvoldoende geld. Laten we in ieder geval niet een ander project uitsluiten, want dan snijden we ons misschien in de vinger, waarna we niks hebben, zeg ik in de richting van het CDA.

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

Om door te gaan op dit punt: mijn fractie denkt dat het probleem niet zozeer is dat we ons vastpinnen op één project, maar dat we ons eigenlijk nog steeds vastpinnen op zeventien projecten. We weten dat het door financiële zaken, maar vooral ook door de personeelskrapte en de stikstofruimte, heel ingewikkeld is om daar beweging in te krijgen. Tegelijkertijd staat er wel nog veel geld voor gereserveerd. Ik zou het volgende aan de heer Heutink willen vragen. Hij zegt dat het realistisch gezien zelfs nog wel spannend wordt of we knooppunt Hoevelaken kunnen aanpakken. Als we weten dat we niet op korte termijn kunnen starten met de aanleg van die projecten, is het dan niet überhaupt beter om te kijken of we dat geld op andere manieren kunnen inzetten? Dat geld is ook hard nodig voor heel veel dingen die nu wel al zouden kunnen. Zou de PVV niet breder moeten kijken naar wat nu wel kan?

De heer **Heutink** (PVV):

Wij willen in ieder geval in dit debat kijken waar we prioriteiten kunnen meegeven aan het kabinet. Ik denk dat het kabinet er baat bij heeft dat wij als Kamer aangeven wat we belangrijk vinden. Maar wat ons betreft moeten

we wel ruimte laten om in het kabinet de afweging te kunnen maken: "Wat kan wel? Waar hebben we wel voldoende middelen voor? Waar is wel personele capaciteit voor? Waar zien we wel stikstofruimte?" Ja, het is prima om prioriteit aan te brengen, maar wat mij betreft doen we dat wel weg na weg, en niet andersom.

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

De heer Heutink eindigt met "weg na weg". Daarin proef ik natuurlijk duidelijk de voorkeur van de PVV, namelijk asfalt, wegverbreding en dat soort zaken. We weten dat investeren in openbaar vervoer veel makkelijker kan qua stikstofruimte, dus mijn vraag aan de heer Heutink is: staat hij daar ook voor open of mag het geld voor die zeventien projecten wat de PVV betreft alleen gebruikt worden voor weginfrastructuur?

De heer **Heutink** (PVV):

Wij zien nu niet de ruimte om het geld voor wegen te investeren in spoor. Dan moeten we echt kijken naar andere middelen en andere manieren waarop we dat kunnen rechtekken. Ik ben het wel met meneer De Hoop eens dat er uiteindelijk ook geïnvesteerd moet worden in het spoor. Daar ben ik het helemaal mee eens. We hebben niet voor niets onze handtekening gezet onder de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Maar we hebben het wel over hele andere bedragen. We hebben daar volgens mij net een heel mooi debat over gehad. Ik hoop dat we er vandaag met elkaar uit kunnen komen hoe we daar in ieder geval een extra stap in kunnen gaan zetten. Maar ik heb geen boom op mijn rug, zeg ik even in de richting van GroenLinks-Partij van de Arbeid, waarmee ik even tientallen miljarden naar boven kan toveren. Die heb ik helaas niet. Ik wou dat ik die had, want dan was het een stuk eenvoudiger geweest.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik was hier vanochtend overigens te laat omdat ik heel lang voor knooppunt Hoevelaken stilstond.

(Hilariteit)

De heer **Stoffer** (SGP):

Maar ik heb van de heer Van Dijk begrepen dat het ook niet had geholpen als ik met de trein was gegaan, want bij Gouda stopte die ook. Het is dus heel urgent dat we hier vandaag zitten.

Terugkomend op wat mevrouw Vedder zojuist aangaf en de woorden van de heer Heutink zelf. Hij zei: vandaag is de dag om keuzes te maken en prioriteiten te stellen. Maar wat ik hoor is: we houden een beetje alles in de lucht en zien wel waar het kabinet mee komt. Er ligt een uitspraak van de Kamer: Hoevelaken is de eerste prioriteit. Mijn vraag is dus: PVV, zet je daar alsjeblieft achter. Laten we hier gewoon keihard de keuze neerzetten naar het kabinet, met elkaar, dat Hoevelaken de eerste is die we oppakken. Als het kabinet uiteindelijk zegt dat dat echt niet kan en weet ik het allemaal, dan kunnen we nog eens verder praten. Maar laten we alsjeblieft niet met meel in de mond praten. Mijn vraag aan de heer Heutink is dus: sta achter de uitspraak die de Kamer eerder heeft gedaan. Laten we het kabinet gewoon hard aanpakken en een goede opdracht meegeven; daar hebben ze ook baat bij. Hoevelaken op één. Dan zien we wel waar ze mee komen. Maar we moeten ze gewoon op scherp stellen. Bent u het daarmee eens?

De heer **Heutink** (PVV):

Ik heb om 6.15 uur de trein gepakt vanochtend, een trein eerder, om er zeker van te zijn dat ik hier vanochtend kon komen. En ik kan u zeggen: drieënhalf uur later was ik bijna te laat. Dat was best pittig, kan ik u zeggen. Het is dus inderdaad belangrijk dat we hier vandaag met elkaar spreken. Eigenlijk zeggen meneer Stoffer en ik hetzelfde. Ja, we willen prioriteit aanbrenge. Ja, wij hebben toen ook voor de motie van meneer Stoffer gestemd om Hoevelaken prioriteit mee te geven. Volgens mij zegt meneer Stoffer exact hetzelfde als wat wij net aangaven, namelijk: ja, we moeten prioriteit meegeven, maar als dat niet kan, om welke reden dan ook, moeten we het kabinet niet de mogelijkheid ontnemen om te kijken naar andere projecten die wel kunnen. Volgens mij zeggen we exact hetzelfde.

De **voorzitter**:

De heer Stoffer wil daar nog op ingaan.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ja, voorzitter. Hier ben ik blij mee, want ik hoor de PVV zeggen: we blijven staan achter Hoevelaken op één. Ik zeg altijd: waar een wil is, is een weg. Hopelijk is die weg dan de weg bij Hoevelaken. Maar natuurlijk, als er echt reële zaken zijn waardoor het echt niet kan ... Er zitten een paar goede bewindslieden en er zitten goede ambtenaren naast. Laat ze maar terugkomen met de antwoorden. Maar ik ben blij dat we samen optrekken en

daar nu neerleggen: "We doen als Kamer gestand dat Hoevelaken op één staat. Laat maar zien wat u kunt, kabinet."

De heer **Heutink** (PVV):

Ja, dat is inderdaad de richting waar wij ook aan zitten te denken. Overigens ben ik wel heel erg benieuwd naar het volgende. Meneer Stoffer zei net dat we het kabinet hard moeten aanpakken. Ik ben wel heel erg benieuwd hoe meneer Stoffer dat gaat doen, zeg ik in zijn richting via u, voorzitter. Daar kijk ik erg naar uit in zijn termijn straks.

De **voorzitter**:

Dan vervolgt u uw betoog.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. De PVV steunt alle inzet van het kabinet om vaart te maken met het verbeteren van de betrouwbaarheid en veiligheid van onze wegen. Hoe zit het met al die gepauzeerde projecten? Hoe en wanneer worden de projecten in z'n geheel weer opgestart? Kan de minister in ieder geval toezeggen zich ervoor in te spannen dat dit voorjaar nog het eerste MIRT-project wordt opgestart? Aan welk project denkt de minister dan? Graag een reactie.

Voorzitter. Zoals ik net al vertelde, heeft de regering veel projecten moeten stilleggen. Naast het stikstofprobleem is ook het gebrek aan voldoende personeel een uitdaging. Die oplossing is niet zo een-twee-drie gevonden. Dat begrijpt iedereen. Maar dat maakt het voor aannemers ook meteen een stuk minder interessant om in te schrijven op een project. We zagen het gebeuren bij de mislukte aanbesteding van de Van Brienoordbrug. Het zijn ook complexe projecten -- dat snappen we -- maar het zijn wel complexe projecten zonder langjarig perspectief. Wil je goedkoper kunnen aanbesteden, langjarig zekerheid kunnen bieden en daarmee kwalitatief personeel aan je bedrijf kunnen verbinden, dan moeten we echt iets veranderen aan de wijze waarop we aanbesteden.

Voorzitter. De huidige manier is gewoonweg niet langer houdbaar. Dit gaat dan ook ten koste van onze infrastructuur. Daarom is onze oproep aan het kabinet om werk te maken van geclusterde aanbestedingen. Ik noem zomaar wat voorbeelden: doe wegaanlegprojecten in één bundel in de markt en doe alle verkeerd ontworpen brug op de hsl in één pakket richting aanbestedende partijen. Als je dan toch bezig bent, kijk dan waar ruimte zit binnen het aanbestedingsrecht. Daarbij is de centrale vraag: zijn wij met elkaar te niet

voorzichtig geworden en brengen we daardoor projecten en aanbestedingen niet onnodig in de knel?

Voorzitter. Dan ga ik nu over naar het rondje Nederland, maar niet voordat de heer Grinwis mij een vraag gaat stellen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dat heeft de heer Heutink goed gezien. Ik heb hem iets best wel verstandigs horen zeggen over aanbesteden. Daar zet ik een dikke streep onder. Maar het gaat natuurlijk wel goed mis bij de Van Brienenoordbrug. Daardoor zitten we nog langer met achterstallig onderhoud en is er dus een nog grotere kans op vertraging. De heer Heutink zei eerder in zijn betoog iets over de A15. Dat is ook een van de gepauzeerde projecten. Hij pleitte ervoor doorstroommaatregelen te treffen. Begrijp ik zijn woorden goed als ik zeg dat hij daarmee de facto een streep zet onder het betoog van de Drechtsteden? Die zeggen: kom nou met doorstroommaatregelen en het moet meer zijn dan de 16 miljoen die het kabinet heeft uitgetrokken. Zegt de PVV-fractie bij monde van de heer Heutink: omarm dat pakket van de regio Drechtsteden? Mij is namelijk niet helemaal helder wat dat concreet betekent.

De **voorzitter**:

Wat betekent dat concreet, meneer Heutink?

De heer **Heutink** (PVV):

Ik vind het wel creatief gevonden, moet ik zeggen: via aanbestedingen komt de heer Grinwis bij de Van Brienenoordbrug en dan via de Drechtsteden bij de A15. Kijk, wij geven aan dat we beter moeten gaan kijken naar de wijze waarop we met elkaar aanbesteden. We hebben onlangs de aannemers gesproken. We horen dat al die bedrijven gewoon langjarig perspectief nodig hebben. We zien dat de kosten stijgen en dat de aanbestedingen mislukken, en we hebben binnen het aanbestedingsrecht ook nog met de Europese Commissie te maken. We kijken overal naar en we zijn voorzichtig geworden. De twee voorstellen van mijn partij zijn daarom als volgt. Eén. Kijk nou eens naar hoe we ons verhouden tot het aanbestedingsrecht. Pakken we daarbij wel de ruimte die we hebben? Twee. Maak ook werk van geclusterde aanbestedingen, zodat wij niet elke keer een aanbesteding moeten gaan uitschrijven. Dat kost namelijk ongelofelijk veel tijd en geld. Volgens mij kan en moet dat efficiënter, zeg ik in de richting van de ChristenUnie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Een punt van orde. Die vraag stelde ik niet. Mijn vraag ging over de A15. De heer Heutink sprak daar eerder in zijn betoog over.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik had het over aanbestedingen, dus dit is het antwoord dat ik ga geven.

De **voorzitter**:

Dat houdt natuurlijk verband met het pleidooi over aanbestedingen. Het is hier in de Kamer wel goed gebruik om antwoord te geven op vragen.

De heer **Heutink** (PVV):

Ja, maar ik heb net antwoord gegeven op de vraag hoe wij denken dat aanbestedingen vlot getrokken moet worden. Moet er meer geld naar de A15? Op dit moment is er niet meer geld, zeg ik in de richting van de ChristenUnie. Als de ChristenUnie een voorstel heeft waarmee extra dekking kan worden gevonden om bepaalde projecten uit het slop te helpen, dan mag daarvoor een amendement of een motie met een dekking worden gemaakt. We gaan daar dan naar kijken. Maar ik heb net ook al tegen meneer De Hoop gezegd: ik heb geen geldboom waar ik zo even miljoenen uit kan toveren.

De **voorzitter**:

Ik zie dat de heer Grinwis een antwoord heeft gekregen. Daar was hij naar op zoek. Misschien was dat niet het gewenste antwoord, maar het was in ieder geval wel een antwoord. De heer Heutink vervolgt zijn betoog.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. Dan wil ik over naar het rondje Nederland. Ik wil dit debat gebruiken om de grote infrastructurele opgaven in Nederland onder de aandacht te brengen. Ja, de financiering is schaars, maar dat neemt niet weg dat we de knelpunten hier kunnen benoemen. In elke regio liggen er wegen die broodnodig aan onderhoud toe zijn. Die zijn voor de PVV van even groot belang als de projecten die vaak worden benoemd in dit soort overleggen.

Ik begin bij de regio Noord, dan Oost, vervolgens Midden, dan West en ik rond af met Zuid. Allereerst de regio Noord. Op 1 september heeft de minister de zuidelijke ring bij Groningen geopend. Dat was hard nodig. We zien natuurlijk graag meer van dit soort feestelijke momenten in de komende jaren. De minister kan erg goed lintjes knippen, zo hebben we gezien. We weten

allemaal dat het noorden en het oosten ook veel belang hechten aan de komst van de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. We moeten hier vandaag toch met elkaar een manier kunnen verzinnen voor hoe we dit deel uit het coalitieakkoord kunnen realiseren, zo vragen we aan de staatssecretaris. Hoe gaan de gesprekken die de staatssecretaris aan het einde van het jaar gaat voeren er nu precies uitzien? Daar hebben we het net ook al even over gehad.

Voorzitter. We willen het ook nog even hebben over de sluis bij Kornwerderzand. We snappen natuurlijk heel goed dat hier een financiële afweging te maken is.

De voorzitter:

Sorry dat ik u onderbreek, maar mevrouw Vedder heeft nog een interruptie op het voorgaande stuk.

Mevrouw Vedder (CDA):

Ik zat al vol spanning te wachten of de Lelylijn en de Nedersaksenlijn nog voorbij zouden komen. De heer Heutink had net een vrij fel interruptiedebat met de heer De Hoop, waarin de heer Heutink best wel grote woorden gebruikte over valse hoop. Ik lees warme woorden over de Lelylijn en de Nedersaksenlijn in het hoofdlijnenakkoord, het regeerprogramma en de troonrede, maar ik zie vervolgens niet dat daar concrete stappen aan vastzitten. Door dit kabinet wordt er geen geld voor vrijgemaakt, in tegenstelling tot vorige kabinetten. Er wordt dus niet extra gespaard. Het lijkt erop dat er ook geen MIRT-verkenning wordt gestart. Dus wat hebben mensen in het Noorden dan aan die warme en hoopvolle woorden? Hoe is dat geen valse hoop, zo vraag ik de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Wat er eigenlijk is gebeurd -- daar moet mevrouw Vedder het mee eens zijn -- is dat het kabinet, waar destijds ook het CDA in zat, een tekort op de begroting heeft laten ontstaan ten aanzien van de Lelylijn. Er is 3 miljard overgemaakt, terwijl iedereen wist dat dat niet genoeg geld was. Dat is per saldo wat er is gebeurd, zeg ik in de richting van het CDA.

Wij willen serieus kijken hoe we de Nedersaksenlijn en de Lelylijn uit het slop kunnen trekken en hoe we die projecten verder kunnen helpen. Ik heb net al aangegeven dat wij uiteraard achter onze handtekening in het coalitieakkoord staan. Er staan mooie woorden in de Troonrede. Het kabinet moet aan het einde van het jaar een gesprek voeren. Volgens mij komt de fractie van NSC later nog met een goed voorstel. Dat heb ik zojuist begrepen

in het interruptiedebatje. Ik moet het voorstel overigens nog zien, maar het klinkt in ieder geval goed. Er wordt hier aan alle kanten gewerkt om het verder te brengen, maar wij willen geen valse hoop bieden als het gaat om de financiering, want het geld is er gewoon nu niet. Dat geld kunnen wij hier vandaag niet op tafel gooien, want er is op dit moment gewoon geen 16 miljard.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Je moet het maar durven om dit zo uit te spreken. Ik zou zeggen: 3,4 miljard is in ieder geval beter dan nul. Dat is wat dit kabinet heeft gedaan. Over valse hoop gesproken! Het verbaast mij vooral dat er vanuit de PVV-fractie een heleboel vragen worden gesteld. Meneer Heutink gaat wachten op het gesprek dat gaat plaatsvinden. Hij gaat wachten op wat daaruit komt. Maar ik hoor vanuit de PVV-fractie zelf geen enkel plan, geen enkel idee en geen enkel voorstel om die twee lijnen verder te brengen. Wat mij betreft zijn die warme woorden vanuit de PVV-fractie dus echt valse hoop.

De heer **Heutink** (PVV):

Dat mag het CDA vinden en dat neem ik ter kennisgeving aan. Wij staan voor onze handtekening en wij vinden dat er werk gemaakt moet worden van de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Hoe dat gaat gebeuren, laten we aan het kabinet over. Er komt straks nog een voorstel. Dat zien we met belangstelling tegemoet. Op die manier proberen we de toekomst daarvan beter te maken.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. Ik ben bij Kornwerderzand beland. Inderdaad, we begrijpen dat er een financiële afweging te maken is. Maar we willen wel de integrale aanpak benadrukken, dus dat én de sluis én de bruggen moeten worden aangepakt. Als je het doet, moet je het wat ons betreft ook goed doen.

Tot slot. Voor de regio Noord is het verhogen van de snelheid op de Afsluitdijk belangrijk. Wanneer is het zover, vragen we aan de minister. Kan hij al iets zeggen over wanneer we weer 130 kunnen rijden op de Afsluitdijk?

Voorzitter. Dan wil ik door naar het oosten van het land.

De **voorzitter**:

Voordat u naar het oosten gaat, heeft de heer De Hoop nog een vraag over het noorden.

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

Nou, ik heb vooral ook een vraag over het 130 rijden. Dat wil de heer Heutink ontzettend graag. Uit de Woo-stukken die afgelopen maand zijn opgevraagd door RTL, bleek dat het 130 rijden mogelijk niet op al die vier wegen zou kunnen. Bij Zuidbroek -- dat ligt aan de A7 -- zijn bijvoorbeeld al geluidsproblemen. Er is dus aangetoond dat het heel ingewikkeld wordt. Op extra wegen 130 rijden wordt ook ingewikkeld. Daarbij zou het mogelijk zo zijn dat boeren uitgekocht zouden moeten worden zodat op vier wegen in Nederland 130 gereden kan worden. Ook moet er voldaan worden aan de maatregelen voor verkeersveiligheid. We weten daarnaast dat de kans op een dodelijk ongeluk zeven keer groter is als je 130 rijdt. Mijn vraag aan de heer Heutink is dus: op het moment dat de verkeersveiligheid meer in het geding komt of dat boeren bijvoorbeeld uitgekocht zouden moeten worden, vindt de PVV het dan nog steeds verstandig om dit te doen? Dit geld zou namelijk ook voor heel andere dingen ingezet kunnen worden.

De heer **Heutink** (PVV):

Dit is natuurlijk pure speculatie. Als het gaat om het opvragen van Woo-stukken van ambtenaren door RTL, dan is dat pure speculatie. Blijkbaar weet de heer De Hoop meer dan wij weten. Voordat ik er nu verder op inga: ik hoor graag van het kabinet hoe dat precies zit. Daarna gaan we daar verder over praten.

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

Het is natuurlijk helemaal geen speculatie. Het zijn gewoon stukken die ambtenaren schrijven, waarin geschetst wordt waar je tegen aanloopt. Dat is geen speculatie, maar iets wat deze bewindspersonen heel serieus meenemen in hun besluitvorming. Ik vraag ook de heer Heutink als vertegenwoordiger van de grootste partij, om serieus af te wegen of het nuttig is om dit op vier wegen te doen als dat slechter is voor de verkeersveiligheid, als daarvoor boeren uitgekocht moeten worden en als daarvoor aanpassingen aan het baanvak gedaan moeten worden, terwijl dat geld dat we keihard nodig hebben, ook op hele andere manieren besteed zou kunnen worden. Heeft dat dan nog steeds de voorkeur van de PVV? Dat is geen speculatie, maar dat is een overweging; die leg ik hier op tafel.

De heer **Heutink** (PVV):

We gaan hier dus blijkbaar opnieuw debatteren over adviezen van ambtenaren. Ik denk echt dat dat een pad is waar we niet op moeten gaan. Ik volg hier het beleid van het kabinet, en daarop voer ik mijn controlerende taak als Kamerlid uit. Naar mijn idee is het kabinet nog steeds voornemens om op vier wegen 130 kilometer per uur in te voeren. Dat is het enige wat ik op dit moment weet. Daar was er namelijk geen probleem ten aanzien van stikstof; daar zou het kunnen. Ik wacht met smart op antwoord van het kabinet over hoe dat er precies uit gaat zien. En verder dan dat ga ik op dit moment niet, zeg ik in de richting van GroenLinks-Partij van de Arbeid.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Het is werkelijk ongekend. Je hebt geen euro uit te geven, dus ga je maar met spiegeltjes en kraaltjes, zoals 130 kilometer per uur, strooien. Dat kan weliswaar maar op vier plekken volgens de minister, waaronder de Afsluitdijk. Maar nota bene bij de Afsluitdijk ga je kostbare stikstofruimte gebruiken om maar wat harder te mogen rijden, terwijl je bij de bruggen en de sluizen nu maximaal 70 mag, omdat die nodig aan vervanging toe zijn. En voor die vervanging heb je ook stikstofruimte nodig. Is het niet verstandiger om eerst die bruggen en die sluizen te vervangen en om daar de schaarse stikstofruimte voor te gebruiken, alvorens je 130 gaat scheuren? Op dit moment moet je bovendien drie keer, aan het begin van de Afsluitdijk, bij het monument en aan het eind van de Afsluitdijk, afremmen naar 70 kilometer per uur.

De heer **Heutink** (PVV):

Dat is een leuk voorbeeld, maar we zien ook een ontzettend groot financieel tekort bij Kornwerderzand. Dus zolang dat tekort niet wordt opgelost, kiezen wij nu inderdaad voor 130 rijden. Da's heel simpel. Maar we gaan ervan uit dat er geen boeren moeten worden uitgekocht. Dat is de lijn die wij kennen, want stikstoftechnisch zou het bij die vier wegen moeten kunnen. Ik hoor graag van het kabinet hoe dat eruit gaat zien. Er is gewoon een groot tekort bij Kornwerderzand. Zolang dat tekort niet gedekt is, kunnen we Kornwerderzand niet verbreden, hoe graag we dat ook willen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dan concludeer ik dat de PVV liever schaarse stikstofruimte verbrast voor een paar kilometer extra overdag in plaats van de echte problemen op te lossen, zoals de vervanging van de sluizen en bruggen bij Kornwerderzand. Ook dat is weer een kwestie van het herschikken van prioriteiten, van geld en van

investeringsruimte en van keuzes maken. De PVV maakt hier geen keuzes behalve dan de keuze voor spiegeltjes en kraaltjes. Nou, gefeliciteerd hoor!

De heer **Heutink** (PVV):

Hartstikke leuk van de ChristenUnie.

Voorzitter. Ik ga door naar het oosten van het land. Afgelopen januari is er door de Kamer een PVV-amendement over de N35 aangenomen. Dit amendement verzocht om extra geld vrij te maken. Dat was nodig, want dat geld was weg. Het bijzondere aan deze weg is dat deze dwars door het dorp Mariënheem loopt. Dat betekent dat de inwoners daar een levensgevaarlijke weg moeten oversteken als ze naar de kerk of naar de bakker willen. Dat levert uiteraard levensgevaarlijke situaties op. Dat moet echt anders. Dus we horen graag van de minister wat de stand van zaken rondom de N35 is. Wanneer gaan we die rondweg om Mariënheem aanleggen?

Voorzitter. Dan vraag ik graag aandacht voor de N36. Deze weg staat bekend als een dodenweg vanwege alle ernstige ongelukken die daar plaatsvinden. Een frontale botsing is daar, zeker in vergelijking met de rest van Nederland, eerder regel dan uitzondering. Het moge duidelijk zijn dat daar snel iets aan gedaan moet worden. We hopen dat de minister deze levensgevaarlijke weg in het vizier heeft en houdt. We horen daar graag een reactie op.

Voorzitter. Tot slot is er uit het oosten ook nog positief nieuws te melden. De verbreding van het wegdek op de A1 van Apeldoorn richting Twente lijkt in de afrondende fase te zijn. Dat is natuurlijk mooi nieuws voor iedere Nederlander. Want laten we hopen dat de minister na het afronden van dit project de smaak te pakken heeft en snel doorpakt in de rest van het land.

Voorzitter. Dan het midden van Nederland. We kunnen niet vaak genoeg benadrukken hoe belangrijk het is om knooppunten hier, letterlijk het centrum van het land, snel op te lossen. Heel Nederland zal daarvan profiteren. Iedereen die weleens in de auto rijdt, krijgt de bibbers als hij denkt aan de knooppunten bij Hoevelaken en de A1-A30 bij Barneveld. Daar sta je namelijk echt altijd in de file. Het is echt áltijd file. Ook zonder ongeval of glad wegdek is het er altijd kommer en kwel voor de automobilist. De PVV maakt zich daar zorgen over. Voor ons staat autorijden immers gelijk aan vrijheid. Het is voor ons dan ook van groot belang dat de minister oog heeft voor stukken wegdek waar je altijd in de file staat. We willen graag van de minister horen wanneer hij denkt deze twee knooppunten te kunnen aanpakken.

Voorzitter. Voor het westen van Nederland willen graag aandacht vragen voor de N57. Ongeveer twee jaar geleden nam de Tweede Kamer een motie van Tweede Kamerlid Madlener aan. Die motie riep op om de verbreding van de N57 op te nemen in het MIRT. En inderdaad, de N57 staat in het MIRT, maar onder het kopje "file top 50". Dat was niet helemaal de bedoeling van die

motie, toch, vragen we aan de minister. Kan de minister de N57 nog hoop bieden, vragen we vandaag aan hem, via u, voorzitter.

Een ander pijnpunt in deze regio is de hogesnelheidslijn. Het is natuurlijk een prachtig project, waar heel Nederland profijt van had moeten hebben. Niets is alleen minder waar. De hogesnelheidslijn functioneert niet meer. Er zitten scheuren in het beton van de viaducten. Hoe komt dat nou? Ze zijn verkeerd ontworpen. Treinen mogen nog maar met 80 kilometer per uur over de hogesnelheidslijn. Er zijn volgens mij fatbikes die harder gaan dan dat. We horen graag van de staatssecretaris hoe het ervoor staat met de herstelwerkzaamheden van de hsl. Is er al zicht op het einde van de snelheidsbeperkingen op dit traject?

Voorzitter. Tot slot het zuiden van Nederland. Ik benijd niemand die met de auto ...

De **voorzitter**:

Meneer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Ja?

De **voorzitter**:

Ik zie een interruptie van de heer Olger van Dijk.

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

Ik ben heel blij met het betoog van de heer Heutink over de HSL-Zuid. Die is, denk ik, een zorg van ons allen. Heel Nederland heeft er last van qua spoor. Het gaat ook veel langer duren dan we eerder dachten. Eigenlijk is het een grote schande -- laten we er eerlijk over zijn -- dat dat gebeurd is, dat we er zo veel geld in hebben gestopt, vanuit het structuurversterkingsfonds dat er ooit was. Blijkbaar zijn we in dit land niet in staat om daar een goede verbinding aan te leggen. Er zijn miljarden in gegaan. Eerder heb ik betoogd dat we niet alleen vooruit moeten kijken, maar dat dit zo groot is dat we ook echt bereid moeten zijn om terug te kijken. De staatssecretaris heeft toegezegd om, zodra het juridisch mogelijk is, te kijken waar het is misgegaan. Is de heer Heutink bereid om NSC te steunen als we verder op zoek gaan naar hoe we bij dit debacle de onderste steen boven kunnen krijgen?

De heer **Heutink** (PVV):

Inderdaad, hoe bestaat het dat we tien bruggen verkeerd hebben ontworpen, waardoor de spoorse infrastructuur echt al heel erg lang op zijn gat ligt in Nederland? Heel Nederland heeft er last van dat die hsl niet werkt. Ik ben dus zeker bereid om met meneer Van Dijk verder te kijken, maar ook om terug te kijken hoe dat gegaan is. Ik denk ook dat dat goed is. Zo kunnen we leren van de dingen die er zijn gebeurd en voorkomen dat het in de toekomst weer fout gaat. Ik denk dus dat het nodig is.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. Ik wou beginnen aan het zuiden van Nederland. Ik benijd niemand die met de auto van of naar Eindhoven moet. Er hoeft maar iets mis te gaan en het verkeer rondom de stad is in complete chaos. Afgelopen maart zagen we nog hoe de A2 en de N2 werden afgesloten vanwege een gaslek, met bijna een hele dag verkeersproblemen tot gevolg. Iets verderop, bij knooppunt Empel, ter hoogte van Den Bosch, is het niet veel beter. Al jaren roepen partijen in de regio Brabant om aandacht voor de verkeerschaos rond de steden in Brabant. Al evenveel jaren lijken deze oproepen te worden genegeerd. Voor alle mensen die in Brabant wonen en werken, maar ook voor de mensen in Limburg, die profiteren van de goede doorstroom, is het van groot belang dat de minister zijn aandacht gaat vestigen op de verkeersproblemen rondom Eindhoven en bij knooppunt Empel. Graag een reactie van de minister hierop.

Als allerlaatste wil ik aandacht vragen voor de veiligheid op de N65. Al jaren willen de gemeente en provincie dat deze weg veiliger wordt. Dat is terecht, want er gebeuren ontzettend veel ongelukken. Deze plannen worden echter steeds vooruitgeschoven. Waarom? Weer die gebrekkige stikstofruimte. Daar maakt de PVV zich wel zorgen over. Ja, we zitten gebonden aan de stikstofregels; dat erkennen we. Maar we willen wel om de aandacht van de minister blijven vragen om die problemen zo snel mogelijk op te lossen en daar een manier in te verzinnen. Verkeersveiligheid zou immers het belangrijkste item op de agenda van de minister moeten zijn. Dat ontkent hier niemand, denk ik. Graag een reactie van de minister hierop.

Voorzitter. Het rondje Nederland heeft aangetoond dat er heel veel moet gebeuren in Nederland. Elke provincie en iedere regio verdient de aandacht van deze minister. We wensen hem ontzettend veel succes en wijsheid toe met het onderhouden en herstellen van het prachtige wegen- en spoornet dat we in ons mooie land hebben.

Voorzitter. Ik moet de natte infrastructuur natuurlijk niet vergeten, want die is ook van cruciaal belang voor Nederland. Daarbij wil ik één onderwerp uitlichten, namelijk de haven in Werkendam. Onlangs heeft de gemeente Altena voor de uitbreiding van deze haven twee concrete projecten gepresenteerd, namelijk de komst van een insteekhaven en de kade-uitbreidingen. Iedereen die in die haven komt, ziet dat die overvol is. Er kan echt niks meer bij. Het is belangrijk dat we hier goed naar gaan kijken, zodat er schot in de zaak komt. Daarom is het van belang dat het MIRT-onderzoek naar de uitbreiding wordt aangevuld en wordt geactualiseerd met de plannen die door de gemeente Altena zijn gepresenteerd. Op die manier, en alleen op die manier, komt de uitbreiding op de meest efficiënte manier tot stand.

Voorzitter. Daar wil ik het bij laten. Bedankt voor de tijd.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. Dan gaan we naar de volgende spreker. O, er is nog een interruptie van het lid Kostić. Gaat uw gang.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Van de PVV hoor ik als oplossing voor alles vooral: harder rijden en meer asfalt, voor meer auto's. We leven in een vrij klein landje. Iedereen vraagt een stukje ruimte in Nederland, voor allerlei belangrijke maatschappelijke uitdagingen. Ik ben benieuwd waar de grens voor de PVV ligt als het gaat om verdere asfaltering. Gaan ze door tot de laatste boom is omgekapt, tot we alle centen hebben verspild aan doodlopende maatregelen die de problemen niet oplossen, maar alleen maar verschuiven? Waar ligt de grens voor de PVV?

De heer **Heutink** (PVV):

Willen we meer asfalt zodat automobilisten, bussen en transport goed kunnen doorrijden? Het antwoord is ja. Willen we heel Nederland asfalteren? Het antwoord is nee.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Volgens mij vroeg ik naar de grens. In het betoog van de PVV hoor ik nooit oplossingen die slim en innovatief zijn, die kijken wat we binnen de bestaande ruimte met draagvlak van de bevolking voor elkaar kunnen krijgen. Ik vraag dus nogmaals welke oplossingen de PVV ziet en waar de grens ligt als het gaat om de groei van asfaltering ten behoeve van auto's.

De heer **Heutink** (PVV):

Die vraag moet breder worden beantwoord. Dan hebben we het natuurlijk ook over de bevolkingsgroei, waar we al jaren mee te maken hebben, die ook gefaciliteerd zou moeten worden. Liever nog zien we dat de bevolkingsgroei en het aantal immigranten afneemt. Dat zien we nog liever. Maar de Partij voor de Dieren wil al die mensen faciliteren. Dat betekent dat al die mensen ook de keuze zouden moeten hebben om een auto te nemen. Dat kost ruimte. Al decennia kost dat ruimte. Zijn we uit onze voegen gegroeid? Ja, dat denk ik wel. Sterker nog, dat weten we wel zeker. Dat zien we niet alleen op de wegen, maar ook op het spoor en bij alle sociale voorzieningen. Dus waar trekken wij een grens? We moeten de ruimte bieden aan de mensen die de ruimte nodig hebben.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik hoor een onsamenhangend verhaal en een jij-bak in plaats van oplossingen die ons allemaal verder helpen. Ik vraag de PVV gewoon om innovatief denkvermogen. Dan kom ik op mijn laatste vraag richting de PVV, of misschien de een-na-laatste: voor wie zit de PVV hier?

De heer **Heutink** (PVV):

Voor Nederland.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dat is mooi. Dan neem ik de PVV niet alleen even mee naar Amelisweerd en de verbreding van de A27, maar ook naar de Lelylijn, waarvan -- we zien het hier in de Volkskrant van vandaag -- ongeveer alles en iedereen uit het Noorden zegt: zet nou door. Het gaat om burgers, maatschappelijke organisaties, bedrijven en politici. In de regio Utrecht zien we precies hetzelfde. Een ruime meerderheid van burgers in de regio zegt: kies nou voor het regioalternatief, want dat is veel slimmer en levert veel meer maatschappelijke baten op. Ook een ruime meerderheid van Nederland zegt hetzelfde. Dus als u zegt "ik sta hier voor Nederland", dan staat u toch niet achter de Nederlanders die voor de alternatieven en voor de Lelylijn willen gaan?

De heer **Heutink** (PVV):

Over een onsamenhangend verhaal gesproken. Wil het lid Kostić nou dat ik antwoord geef over de Lelylijn of wil ze dat ik een antwoord geef op de A27 bij Amelisweerd? Want ik begrijp echt niet wat ze nou wil.

De **voorzitter**:

Ik zou zeggen: gaat u uw gang met antwoorden; dan horen we het wel.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik kan ook wel helpen.

De **voorzitter**:

Ik zou niet willen dat we elke interruptie gaan appreciëren en gaan zeggen wat precies de verwachting is. Dus doe een best guess, zou ik willen zeggen, meneer Heutink.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik kan het wel kort houden. Kijk, de rode draad is natuurlijk dat er een bepaalde meerderheid van Nederlandse burgers is die op beide projecten iets wil waarvoor de PVV nu niet opkomt. Het gaat om de Lelylijn, de Nedersaksenlijn en het alternatief van de regio Utrecht. De PVV zegt voor de Nederlanders te staan. Ik neem aan dat ze daarmee een ruime meerderheid van de Nederlanders bedoelen. Die is er in dit geval ook. Waarom houdt de PVV hier dan geen betoog over het doorzetten van die projecten om achter die burgers te gaan staan?

De heer **Heutink** (PVV):

Wij hebben, denk ik, andere prioriteiten dan de Partij voor de Dieren. Dat lijkt me duidelijk. Maar ik heb hier volgens mij net een pleidooi gehouden dat we graag willen dat de Lelylijn er komt, dat we graag willen dat het kabinet daar stappen in gaat maken, dat ik vol verwachting uitkijk naar het plan dat NSC hier straks gaat presenteren en dat ik wil zien hoe dat ons verder gaat brengen. Ten aanzien van de A27 bij Amelisweerd, zeg ik: dat ligt op dit moment onder de rechter. Het kabinet heeft volgens mij een prima brief gestuurd met daarin de uitleg waarom het ARU niet past, namelijk dat de verkeersveiligheid niet voldoende geborgd is. Sterker nog, daarin staat dat de hoeveelheid groen, die in het tracébesluit terug zou komen naar aanleiding van de boskap bij Amelisweerd, meer zou zijn dan als je het ARU zou volgen. Ik weet niet of het lid Kostić dat gevolgd heeft en ook die brief

heeft gelezen, maar volgens mij zijn dat bij uitstek dingen ... Het komt de verkeersveiligheid ten goede, we krijgen er meer groen voor terug en de doorstroming is beter. Het lid Kostić kan dus wel zeggen dat wij de meerderheid van Nederland niet zouden steunen, maar dat doen wij wel, alleen op andere prioriteiten en keuzes dan de Partij voor de Dieren.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Dan gaan we nu wel naar mevrouw Veltman van de VVD voor haar inbreng. Gaat uw gang.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u, voorzitter. Er is veel werk aan de winkel, zodat je betaalbaar en vlot van A naar B komt en dat veilig kunt doen met de auto, de trein, de bus of de fiets. Als hardwerkende Nederlander wil je graag op je werk komen, na je werk naar een concert in de Ziggo Dome gaan of naar je ouders gaan om ze een handje te helpen als ze ouder worden. Je wilt je kinderen naar de sportschool brengen en je wilt dat iedereen na een werkdag weer veilig thuiskomt. Maar het is druk in Nederland. Het staat vaak vast en dan draaien de raderen niet meer. Het wordt te krap op de weg. Onze wegen passen qua capaciteit en veiligheid niet meer bij deze tijd.

Het effect van achterstallig onderhoud op alle netwerken wordt steeds zichtbaarder. Bruggen vallen uit en sluizen functioneren niet meer. Dit leidt tot snelheidsbeperkingen, vertragingen en omleidingen. Scheuren, verzakkingen en loslatende onderdelen maken vervanging en renovatie urgent. Ik noem de problemen bij de Merwedebrug, de Haringvlietbrug, het Prinses Margrietkanaal, de brug van de A7 bij Purmerend, de Galecopperbrug van de A12 en de Tholensebrug over het Schelde-Rijnkanaal. Het leidt tot megafilas en heeft grote effecten op de economie. Ondertussen lopen aanbestedingen niet of lopen ze vertragingen op. Vertragingen hebben nog meer spoedreparaties, nog hogere kosten, meer veiligheidsrisico's en meer files tot gevolg. Hoe zorgt de minister ervoor dat hij het op orde brengen van onze infrastructuur prioriteit geeft? Welk plan heeft hij hiervoor? Hoe gaat hij zijn verantwoordelijkheid invullen?

Recent spraken we in de Kamer nog met opdrachtgevers en opdrachtnemers over aanbestedingen. Er is sprake van tegenstrijdige regels, onterechte angst voor het niet voldoen aan aanbestedingsregels en een voor de sector onacceptabele risicoverdeling, gezien onzekerheden over de staat van het areaal. Ook zijn er te weinig mogelijkheden om innovaties een kans te geven in de aanbestedingen. Ik zie dat gepoogd wordt dit te verbeteren, maar ik mis bij de minister een gevoel van urgentie, terwijl dit gaat over de uitvoering. Dit ligt in zijn handen. Ik ga ervan uit dat de minister hier keihard mee aan de slag gaat, dus ik vraag hem hoe hij het gaat aanpakken. Wat gaat hij doen

om het tij te keren, om te voorkomen dat aannemers de weg- en waterbouw de rug toekeren en in andere sectoren hun werk gaan doen? De tijd dringt en wat mij betreft is het inmiddels vijf over twaalf. Ik zou het mooi vinden als ik hier een antwoord op krijg dat geen uiteenzetting is van waaraan al sinds 2022 wordt gewerkt, want blijkbaar is het nog lang niet op orde. De sector klaagt nú. De projecten kennen nú problemen. De aannemers kijken nú al naar andere sectoren om hun capaciteit in te zetten. Heeft de minister de zogenaamde dealflow meerjarig in beeld? Heeft hij exact helder wanneer welk stuk weg of welke brug moet worden aangepakt, in volgorde van urgentie, op zo'n manier dat er een match is met hoe de markt dit kan oppakken? Die match is er nu niet.

In Noord-Holland wordt nu gewerkt aan een gezamenlijke aanpak met verschillende beheerders, de provincie, gemeenten, Rijkswaterstaat en sectorpartijen, zodat efficiënter en planmatiger kan worden gewerkt en opdrachtgevers elkaar niet beconcurreren. Het enige wat nodig is om dit proces op gang te krijgen -- ik heb het gevraagd -- is een paar mensen die de kar trekken en hier werk van maken. Wat gaat de minister doen om dit in alle provincies voor elkaar te krijgen?

Ook sommige rijks-N-wegen, alsmede bruggen en viaducten bij deze wegen, zijn niet meer van deze tijd. Deze wegen barsten uit hun voegen, maar zijn voor sommige gebieden wel de levensader. Vaak geldt er 100 kilometer per uur en is er geen middenberm. Door veel meer verkeer, nu al en in de nabije toekomst, ontstaan steeds gevaarlijkere situaties door de smalle weggedelen, te korte op- en afritten en risicovol gedrag van de weggebruiker. We zien dit bijvoorbeeld bij de N18, de N36 en de N50. Ik ben blij dat het geld dat oorspronkelijk was gereserveerd voor verkeersveiligheid van de N18, de belangrijkste weg van de Achterhoek, daar nu ook zal worden besteed. Het is goed dat hiertoe is besloten. Bij de N36 kan nu slechts een deel van het probleem worden opgelost, maar deze weg is niet maar gedeeltelijk een dodenweg. Deze hele weg is gevaarlijk. Wat ons betreft zou er perspectief moeten komen op de aanpak van de hele N36, ook omdat hier eerder toezeggingen over zijn gedaan door de minister, zodat we straks niet meer de krantenberichten hoeven te lezen over de ernstige ongevallen en al het leed dat daarachter zit.

Voorzitter. Nu hebben we het alleen nog gehad over het onderhoud en de veiligheid van wegen, die niet meer bij deze tijd passen. Het aantal kilometers afgelegd over de weg nam de afgelopen twee jaar met 3% toe en het reistijdverlies door files steeg met 25%. Dat de infra uit zijn voegen barst, betekent voor nu keihard aan de bak voor een betere en veiligere doorstroming: prioriteiten stellen, snelheid maken. Maar we lezen nu dat één project wordt opgestart en dat de prioriteiten nog niet helder zijn. Hoe kan het dat de minister hier nog geen beeld bij heeft? Ik had van de minister meer snelheid verwacht, maar de prioriteiten zijn nog niet bepaald. Houdt de minister er rekening mee dat alles wat je naar achteren schuift, ook duurder wordt? En waarom zijn slechts voor zeven van de zeventien projecten

maatregelen afgesproken om de wachttijd tussentijds te overbruggen, totdat de projecten worden aangepakt? Ik doel op de zogenaamde mitigerende maatregelen.

De toekomst brengt nieuwe uitdagingen met zich mee. De bevolking groeit en klimaatverandering heeft impact op onze waterveiligheid. Het wordt steeds meer een kunst om je op de postzegel die Nederland is, van A naar B te begeven. Ook de backbone van onze economie zal slechts een fractie van de benodigde goederen kunnen vervoeren. Ondertussen is een deel van het geld dat bestemd was voor de aanleg van grote infrastructurele projecten verschoven naar onderhoud. Ik begrijp deze keuze van de vorige minister. Het was een moeilijke maar dappere keuze, want we zijn de tijd dat we spraken over het risico op Zuid-Europese toestanden misschien zelfs al voorbij. Maar naast onderhoud is er aanleg nodig. De minister zei bij de begrotingsbehandeling te krap in het pak te zijn genaaid. Alleen maar zeggen dat er geen geld is of dat er geen mensen zijn en uitspraken als "we moeten het ermee doen", helpen niet bij het oplossen van de problemen. Ik wil van de minister graag weten hoe hij de toekomst voor zich ziet. De minister heeft de verantwoordelijkheid voor het ministerie aanvaard. Hoe gaat hij die invullen? Hij gaat toch niet bij de pakken neerzitten? Welke ambities heeft de minister? Welk plan heeft de minister voor de toekomst, zodat we als modern land vooruit kunnen en er ruimte is voor economische groei? Hoe gaat hij de problemen oplossen die op langere termijn alleen maar groter worden als er niets gebeurt? Hoe gaat hij de blokkades wegnemen en de vastgelopen netwerken weer laten draaien?

De heer **Stoffer** (SGP):

Het is een terechte analyse van mevrouw Veltman dat deze minister in een te krap pak is genaaid. Volgens mij waren dat ook mijn woorden bij het begrotingsdebat. De minister beaamde dat. In dat pak heeft hij natuurlijk zelf de keus gemaakt om op dit ministerie aan de slag te gaan, maar dat pak is wel genaaid door de vier coalitiepartijen. Daar zitten er drie bij die relatief nieuw zijn in onderhandelingen en dergelijke, maar de VVD, die dit ministerie in handen heeft gehad zolang ik in de Kamer zit, had toch heel helder wat er speelde? Ik wil een compliment maken aan bijvoorbeeld de tijdelijk minister destijds, Barbara Visser, die de opmaat heeft gemaakt om het vorige kabinet er 1,7 miljard bij te laten zetten voor onderhoud. Maar dat deze minister zo krap zit, komt uit de onderhandelingen. Zou de VVD mij kunnen vertellen hoe ze dit hebben kunnen laten gebeuren? Dat we in deze situatie zitten is namelijk iets wat ik, als ik heel eerlijk ben, de VVD echt wel een beetje kwalijk neem. Ik zou graag eens willen weten hoe dat nu kan. Waarom heeft de VVD dit laten gebeuren, terwijl dit van oudsher het ministerie is waar de VVD altijd veel aandacht voor heeft gehad? Is dit er nu doorheen geslipt? Is dit ook een bedrijfsongelukje, zoals ik soms weleens hoor zeggen over andere onderdelen?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Vooropgesteld zij dat we denk ik gezamenlijk constateren dat er een probleem is. Als we in Nederland echt stappen willen zetten op infrastructuur is er dus een enorme schaarste van middelen. Ja, het is vreselijk jammer dat er niet een grote zak met geld bij is gekomen. Er zijn andere keuzes gemaakt, maar het feit is ook dat deze minister deze post heeft aanvaard en dit graag heeft willen doen. Hij zegt ook ambities te hebben. Alleen zie ik die nog niet. Ik zou dan ook willen weten hoe hij dan naar de toekomst kijkt. Juist als je minister bent en op zo'n stoel zit, moet je daar namelijk een beeld bij hebben. Daar vraag ik de minister naar.

De heer **Stoffer** (SGP):

Het is geen antwoord op mijn vraag, maar het helpt niet zoveel om achteruit te blijven kijken. Ik ben het met mevrouw Veltman eens dat we vooruit moeten. Ik ben dus wel benieuwd naar het volgende. De minister gaat straks iets zeggen over vooruitkijken, maar uiteindelijk ligt de budgetverantwoordelijkheid hier, bij ons aan deze kant, in de Kamer. Mijn vraag aan mevrouw Veltman is dan: hoe gaan wij -- daar sluit ik ook mijzelf bij in -- straks er ook voor zorgen dat, als deze minister dadelijk met nog een aantal goede voorstellen komt, hij extra geld krijgt? Daarmee zou ook onze samenleving extra geld krijgen om precies die Zuid-Europese toestanden die mevrouw Veltman aangeeft, te voorkomen. We zijn denk ik nog niet aangeland bij die toestanden, maar we zouden er wel kunnen komen. Wil mevrouw Veltman die handschoen oppakken, ook naar de begroting van volgend jaar toe? Als we het willen, zullen we daarin met elkaar echt een stap moeten zetten. Ik doe graag mee, maar ik hoop wel van de VVD te horen dat we het met elkaar gaan doen. U bent namelijk veel groter dan ik ben.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

U zult ons altijd aan uw zijde treffen als het gaat om knokken voor infrastructuur. Dat hebben we gelukkig in de afgelopen periode ook wel laten zien. Ik heb het ook over naar de verdere toekomst kijken, door de oogbareten kijkend, met de vraag waar we nu staan, waar we heen moeten en welke problemen we moeten oplossen. Tegelijkertijd hebben we nu ook uitdagingen. Als het gaat over geld zult u gezien hebben dat er van mijn kant een amendement voor dit debat is ingediend om geld te regelen voor het oplossen van een probleem. Ik heb nog een aantal andere voorstellen, die u zo van me zult horen. We zitten dus niet stil. Ondertussen ben ik ook heel benieuwd hoe de minister met dit probleem omgaat.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik moet even kijken waar ik ben. De woorden "krap in pak" waren van de heer Stoffer en werden daar beaamd. We moeten niet te veel eten, nee! Ik noem een aantal concrete projecten. Over het knooppunt Hoevelaken deel ik, zoals ik ook eerder in de Kamer heb aangegeven, de zorgen. Ik deel die mening met velen die hier al dingen over gezegd hebben. Het knooppunt staat op nummer drie van de file-top tien en is als draaischijf in midden-Nederland bepalend voor de doorstroming van heel veel verkeer. Het knelpunt zorgt voor enorm veel fileleed en economische schade. Er is nu wel wat geld voor overbruggingsmaatregelen, maar de rest van het budget is daar weggehaald. Hoe is dit mogelijk? Het budget was weliswaar nog onvoldoende voor de totale aanpak -- ik weet dat er ook een uitdaging ligt in verband met stikstof - - maar begin dan met een gefaseerde aanpak, waardoor ook het stikstofprobleem behapbaarder is.

Voorzitter. Dit knooppunt is echt topprioriteit. Kan de minister aangeven dat hij er alles aan doet om dit, dan maar gefaseerd, als topprioriteit aan te pakken? Om dit kracht bij te zetten komt hierover ook een motie van onze kant.

Om overigens iets van de druk bij het knooppunt weg te nemen, heb ik een amendement gemaakt om de treinverbinding van Harderwijk naar Amersfoort te verbeteren. Ik dien dit samen in met onder meer Olger van Dijk. Met dit amendement zorgen we ervoor dat mensen niet twee maar vier keer per uur de trein kunnen pakken. Ik weet dat veel mensen dan iets sneller de trein nemen in plaats van bij Hoevelaken in de file te gaan staan.

Voorzitter. We zijn met een paar dingen wél blij. Het is mooi dat de A15 in het oosten van het land nu doorgetrokken en verbreed kan worden. Mijn vraag aan de minister is wanneer de schop in de grond kan.

Ook is de VVD blij dat de volgende stap wordt gezet voor de bereikbaarheid van Ameland, zodat inwoners en toeristen ook in de toekomst goed op en van het eiland kunnen komen. De Amelanders zijn persoonlijk en voor hun lokale economie van deze verbinding afhankelijk.

We zijn blij dat de Blankenburgverbinding, de nieuwe A24, opengaat. Afgelopen week zagen we de inwoners een kijkje nemen in de tunnel, toen dat nog kon, vlak voordat deze in gebruik werd genomen. Een prachtig moment, dat me deed denken aan de opening van het Gouwe-aquaduct over de A12. Ik was bij die opening 8 jaar en mocht er met mijn ouders en broertje onderdoor wandelen. De oranje kleur van het aquaduct, de fanfare en de marktkraampjes; ik weet het nog goed.

Voorzitter. We schuiven wat verder op, naar het midden van het land. Dat de botsbocht bij de aansluiting A1 met de A30 wordt aangepakt, is ook positief. Hier gebeuren veel ongelukken en ik hoop dat deze bocht zo snel mogelijk wordt aangepakt. Tegelijkertijd is dit een verzachtende maatregel, want deze aansluiting vraagt om een grotere aanpak. Dit knooppunt kende in 2022 een schadepost van 1,7 miljard euro voor de economie. Ik vraag de minister ervoor te zorgen dat de aansluiting van de A1 op de A30 op het netvlies blijft staan.

Nu we toch in de trein zitten ... O nee, dat zit ik niet, want ik was op de A1-A30. Nou ja, ik stap weer in de trein en sta stil bij het onderzoek naar de Lelylijn. De Lelylijn is een mooi initiatief, dat staat buiten kijf. Goed voor de economie van het Noorden en je kunt er sneller mee tussen de Randstad en de regio reizen. Ook brengt deze lijn werk en voorzieningen dichterbij en biedt hij mensen perspectief om in de prachtige noordelijke provincies te gaan wonen. Bij de start van Rutte IV werd 3 miljard euro gereserveerd die samen met aanvullende financiering benut kon worden voor de aanleg van de lijn. Het is mijn voorganger Minhas van de VVD geweest die samen met Van der Molen van het CDA tweeënhalf jaar geleden het voorstel deed, dat in ruime meerderheid steun kreeg van de Kamer, om onderzoek te doen naar de Lelylijn. Nu dat onderzoek is afgerond, wordt het beeld bevestigd dat er veel geld tekort is. Er is nog minimaal 10 miljard nodig. Wat ons betreft kijken we nu wat wél een volgende stap in de voorbereiding kan zijn. We denken daarbij aan vervolgonderzoek dat de relatie met de woningbouwplannen van het Noorden legt. Met Olger van Dijk van NSC willen we een voorstel doen voor dit onderzoek en het leggen van een link met de Nota Ruimte die in de maak is. Wat ons betreft blijft de Lelylijn namelijk op de MIRT-agenda staan en houden we de druk om aanvullende financiering te vinden erop.

Voorzitter. Wat de VVD betreft is ook de Nedersaksenlijn een goed initiatief. Deze lijn kan de regionale bereikbaarheid en de regionale economische ontwikkeling verbeteren en vult een witte vlek op gelegen tussen Almelo en Groningen. Maar voor deze lijn is 1,7 miljard nodig en ook hier is er nog geen zicht op financiering. Toch lijkt dit project me, gezien het bedrag, wat behapbaarder. Bij de Voorjaarsnota wil de staatssecretaris een besluit nemen over de vervolgstappen. In welke richting denkt hij hierbij? Kan het wellicht gefaseerd en welke financieringsopties ziet hij dan?

Voorzitter. Omdat we in het noorden zijn het volgende. De Kornwerderzandsluis is al even langsgekomen. De verbreding en verdieping zijn van groot belang voor de regionale economie. Wat ons betreft blijven we ons inzetten voor een goede oplossing.

Dan stap ik weer in de auto en rij over de A12 bij Bodegraven en Reeuwijk. Ik wil de minister vragen of hij daar concreet naar een aansluiting ...

De **voorzitter**:

Een moment. U gaat rap door, maar u heeft nog een interruptie van de heer De Hoop op een vorig punt.

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

Het wordt steeds duidelijker wat het voorstel vanuit de coalitiepartijen gaat zijn betreffende een vervolgonderzoek. Als ik het goed begrijp, schetst mevrouw Veltman nu een onderzoek waarbij woningbouw en mobiliteit aan elkaar gekoppeld worden. Gekeken wordt dan wat dat zou betekenen voor Noord-Nederland. Dat wordt dan een plek gegeven in de Nota Ruimte. Wat ik daar een beetje ingewikkeld aan vind, is dat er vanuit het Noorden al een heel Deltaplan Noordelijk Nederland is neergelegd. Ik vraag me dus af in hoeverre dat nodig is en wat het toevoegt. De tweede vraag die ik daarbij heb, is de volgende. Ik proef nog niet dat daar een soort verkenning aan vastgekoppeld zit. Het is dus echt puur los op dat eerste punt. Begrijp ik het voorstel dat de VVD en NSC vandaag willen doen dan goed?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ja. Ik vind het chic om de heer Van Dijk straks nog een nadere toelichting te laten geven. Maar ja, een verkenning of niet; wat zegt het woord? Het gaat erom dat je een vervolgstap zet. Of dat nou een onderzoek of een verkenning is, je wil een stap zetten naar uiteindelijk meer zicht op de financiering, daar de goede argumenten voor in beeld hebben, waaronder ook de link met woningbouw, en op die manier een stap vooruit kunnen. Dit leek ons een heel goed alternatief, ook geadviseerd door de Rijksadviseur voor de Fysieke Leefomgeving. Wij hebben hier oren naar, ja.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog. O, één moment. Ik zie toch nog een last call van het lid Kostić. Gaat uw gang.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Last call? Is het mijn laatste interruptie?

De **voorzitter**:

Nee, dat zeker niet, maar u bedacht zich. Mevrouw Veltman wilde doorgaan met haar betoog. En toen bedacht u toch: ik wil graag een interruptie plegen. Dat bedoelde ik daarmee. Gaat uw gang.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Meer ter verduidelijking. Wat de regio niet wil, is onnodige vertraging. Wat we nu ongeveer weten, is dat als alles wordt doorgevoerd zoals we het ongeveer op papier hadden gezet, inclusief die volgende stap die ook in het programma van het kabinet stond, zeg maar het verkenningsonderzoek, de lijnen ergens in 2050 in gebruik zouden worden genomen. Kan de VVD toelichten of waar zij nu precies voor kiezen, wat voor mij nog steeds een beetje vaag is, tot vertraging leidt in vergelijking met wat we eerder hadden bedacht met het verkennende onderzoek?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Zoals ik eerder heb aangegeven, denk ik dat het tot vertraging gaat leiden als je nu van de 75%-eis van het MIRT zou afstappen, omdat je de urgentie van het zoeken naar een financiële oplossing uit het oog verliest. Helemaal eens dat je onnodige vertraging niet moet willen, maar dan moet je zoeken naar de juiste weg om de goede stappen te zetten. Daarom sluit ik me graag aan bij het voorstel van de heer Van Dijk, dat hij straks verder zal toelichten.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik ben heel blij dat de VVD ook geen vertraging wil, maar mijn vraag is daarmee nog niet beantwoord. Zorgt het voorstel van NSC en VVD inderdaad ervoor dat er geen vertraging komt?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Als er echt geen vertraging zou zijn, dan kunnen wij vandaag een amendement schrijven om ergens 10 miljard euro ergens vandaan te halen. Dan kunnen we morgen aan de slag en kan de MIRT-verkenning door, maar dat gaat niet. Op het moment dat je moet kijken hoe je wel stappen kan zetten, moet je met elkaar alle creativiteit zoeken om een stap te zetten. Dit is de keuze die we daarin maken.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik ben nog steeds in Bodegraven en Reeuwijk. Ik wil de minister vragen of hij daar concreet naar een aansluiting met een lus wil kijken voor de verbinding met de N11, want de A12 loopt daar onnodig telkens vol door die slechte verbinding. De lus is een vrij eenvoudige oplossing voor alle gemeenten in de regio en die veel zal betekenen voor de doorstroming en de veiligheid.

Voor de N50 bij Kampen is voorzien dat maatregelen worden getroffen voor de verkeersveiligheid, maar dit komt maar niet tot een vervolg omdat nu weer de actualisatie van de stikstofberekeningen moet plaatsvinden. Het neemt te veel tijd in beslag en ik vraag me af of verkeersveiligheid niet voorgaat. De N50 is ook een dodenweg met veel ernstige ongevallen en slachtoffers. Graag een toelichting van de minister hoe de verkeersveiligheid en het stikstofprobleem zich op deze plek tot elkaar verhouden. Hoe kijkt de minister naar de totale aanpak van de N50, de wegverbreding tussen Hattemerbroek en Kampen-Zuid?

Voorzitter. Nut en noodzaak van de Noord/Zuidlijn is evident: minder druk op de Schipholtunnel. Mensen op weg naar hun werk of de luchthaven hebben telkens met vertraging te maken of de trein rijdt helemaal niet. Ook komt er met de Noord/Zuidlijn meer ruimte voor internationaal treinverkeer. Kunnen de bewindspersonen toezeggen dat zij zich onverminderd blijven inzetten voor het realiseren van deze lijn, dat zij doorpakken en dat ook echt in 2026 tot een voorkeursbeslissing wordt gekomen?

Voorzitter. Ik ben er bijna, maar ik heb ook nog een vraag over de Merwedelijn. Het is goed dat nog eens heel goed wordt gekeken hoe een oplossing meer in balans komt met het budget. Wordt daarbij ook gekeken naar een goedkopere variant die grotendeels gelijkvloers loopt en die gebruikmaakt van bestaande trajecten waar nu een tram of een hoogwaardige ov-verbinding rijdt?

Voorzitter. Ik begon mijn verhaal door te zeggen dat ik me zorgen maak over de staat van onze infrastructuur, maar ik sluit het af door een heel dik compliment te geven aan alle mensen die dag in, dag uit aan de weg en het spoor werken. Zij verrichten fantastisch werk, bijna tegen de klippen op.

Dank u wel.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik wilde even terugkomen op de Merwedelijn. Ik heb ook notie genomen van het alternatief dat is voorgesteld in de gemeente Utrecht, namelijk om naar een gelijkvloerse ov-verbinding te kijken. Volgens mij verergert het de capaciteitsproblemen rond het centraal station behoorlijk als we die extra stroom reizigers op maaiveld gaan combineren met elkaar. We hebben het namelijk over potentieel 13.000 woningen in die zone. Volgens mij is zo'n alternatief niet alleen langzamer en minder betrouwbaar, maar het levert ook

een heleboel capaciteitsproblemen op. Het is dus in mijn ogen geen volwaardig alternatief. Ik ben benieuwd hoe mevrouw Veltman daarnaar kijkt.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb onvoldoende informatie om te kunnen zeggen of het een gelijkwaardig alternatief is. Dat is eigenlijk precies mijn vraag aan de minister: kan hij bekijken of een goedkopere variant te bereiken is door de route gedeeltelijk gelijkvloers en op een andere manier te laten lopen? Als dat kan en als het voldoende capaciteit kan bieden, passend bij de daadwerkelijk te realiseren woningen in Utrecht -- dat is nog wel de vraag -- dan vind ik het heel belangrijk dat daarnaar gekeken wordt. Als iets helemaal geen alternatief is, dan is het logisch om te zeggen: dan moet je weer verder kijken. Maar ik denk dat er best mogelijkheden zijn om nog eens even goed, met het budget in de hand, te kijken naar wat er nog meer mogelijk is. Dat vraag ik de minister.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik waag nog een interruptie aan een specifiek onderwerp, namelijk aan Zeeland. Daar is vandaag nog niet veel over gezegd, dus laten we het daar eens over hebben. Daar zit toch wel een lelijke aardappel in de weg, zou je kunnen zeggen, want daar is in het kader van het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS een proefbaanvak aangewezen door deze staatssecretaris, terwijl jarenlang werd aangekondigd dat dit op de Hanzelijn zou zijn. Ik heb daar grote moeite mee. Hoe zit de VVD nou eigenlijk in die wedstrijd? Nu wordt namelijk op basis van één tussenrapport van de Taskforce Proefbaanvak zomaar in één keer dit traject aangewezen. Ik heb de woorden "spiegeltjes en kraaltjes" al een keer in de mond genomen vanochtend. Zeeland wordt min of meer afgekocht met een rotonde en wat ov-fietsen, en dan moet het maar daar gebeuren, terwijl er in Zeeland maar één spoorlijn is. Die spoorlijn gaat, nadat die de afgelopen jaren al ik weet niet hoeveel dagen buiten bedrijf is geweest -- ik meen dat die de afgelopen dertien jaar in totaal 83 dagen buiten bedrijf is geweest -- gewoon nog eens een keer vier maanden buiten bedrijf. Ik kan dat niet zo goed rijmen met de wens om Zeeland bereikbaar te houden en Zeeland niet het nieuwe Groningen te maken. Hoe staat de VVD daarin?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik denk dat het helder is dat dit een zwaar gelag is voor Zeeland. Dat deel ik met u. Dit is echt even heel erg slikken geweest. Zeeland heeft het al niet makkelijk gehad met de uitval van allerlei ov-verbindingen. Ik heb hier met mijn twee burens, de heer Grinwis en mevrouw Vedder, recent uitgebreid

vragen over gesteld, om precies te weten hoe dit zit. Hoe kan het inderdaad dat nou net uitgerekend dit traject wordt uitgekozen? Daar maken we ons zorgen over en daar hebben we dus ook vragen over gesteld. Uit de antwoorden die ik krijg en uit wat ik heb gehoord over hoe de analyse is verricht, maak ik op dat er door alle partijen die de proef opzetten en gebruiken en de partijen die verantwoordelijk zijn voor het uitvoeren van ERTMS eigenlijk geen alternatieve locatie is gevonden om een realistische proef te kunnen doen. Dat is heel erg. Tegelijkertijd moeten we het daar dan misschien mee doen, hoe pijnlijk ook. Des te belangrijker is het -- daar zijn mijn vragen ook grotendeels over gegaan -- dat Zeeland goede compensatie krijgt en dat reizigers die te maken hebben met dit oponthoud een heel goed alternatief geboden wordt, niet alleen van 9.00 uur tot 17.00 uur, maar op alle momenten van de dag, zodat de reizigers er geen last van hebben.

De **voorzitter**:

Het lid Kostić heeft nog een vraag.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Het blijft vaag wat de VVD precies wil bereiken met de Lelylijn en hoe de vertraging kan worden gestopt. Maar goed, daar gaan we het straks misschien verder over hebben met NSC. Ik heb nog een vraag over Amelisweerd en de verbreding van de A27. Ik begrijp iets niet. Dit kabinet, inclusief de coalitiepartij VVD, heeft gezegd: we gaan meer mee met de regio en hebben daar meer aandacht voor. Er ligt nu een plan vanuit de regio dat op heel veel punten gewoon goed of beter scoort. Dat kan tot 1 miljard goedkoper en wordt gesteund van links tot rechts, inclusief de VVD. De VVD levert een gedeputeerde die hier in de provincie Utrecht heel hard voor aan de bak is geweest. We hebben een briefje gekregen van de minister, waarin hij reageert op de brief van de regio over dat alternatieve plan. Dat is summier. Dat onderbouwt op heel veel punten niet goed de kritiek van de regio op het tracébesluit. In onze ogen zou dat meer aandacht verdienen, zeker gezien de grote woorden over het belang van de regio en de brede steun in de regio voor het alternatief.

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik vraag de VVD of zij op z'n minst bereid zijn om samen met ons de minister te vragen om hier enige welwillendheid in te tonen en samen met de regio

goed te kijken wat nou echt de kosten en de baten zijn, zonder dat we nu meteen een keuze maken. Laten we het echt nog even een goede, eerlijke kans geven. Is de VVD daartoe bereid?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dit voedt de veronderstelling dat bij het maken van het tracébesluit niet goed de voors en tegens zijn afgewogen. Vooropgesteld: ik begrijp heel goed dat mensen in de regio Utrecht dit niet leuk vinden. Als in enquêtes wordt gevraagd of men vindt dat we een mooi stukje natuurgebied moeten opgeven voor het neerleggen van asfalt, denk ik dat het antwoord van de meeste mensen daar niet zo positief over is. Dat begrijp ik ook heel goed. En misschien staat mevrouw Kostić daar niet dagelijks in de file, maar dat hele gebied rondom Utrecht -- dan heb ik het niet alleen over de A27, maar ook over de A28, A1, A12 en A2 -- staat iedere dag krakend vast. Er is ons veel aan gelegen om die draaischijf echt weer te laten draaien. Wij zien geen verbetering met betrekking tot de veiligheid en doorstroming, dus ik geef de minister gelijk in de reacties die hij geeft. Ik heb het idee dat het nog meer vertraagt, laat staan dat de uitvoering ... U vroeg mij net: zou je voor de Lelylijn niet moeten voorkomen dat er onnodig vertraagd wordt? Dit zou zo'n onnodige vertraging zijn. Die mensen staan in de file, iedere dag weer. Daar moeten we wat aan doen. Ik zou heel graag willen weten welke uitspraak de Raad van State doet over de A27. Laten we dat eerst eens even afwachten.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Over onnodige vertraging gesproken. De Raad van State oordeelt op een bepaald punt, maar wij kunnen natuurlijk op z'n minst verdergaan met het gesprek in de regio. Het enige wat ik de VVD vraag, is om dat gesprek voort te zetten en alles goed naast elkaar te leggen. Wat de VVD hier stelt is dat er over het tracébesluit bepaalde punten zijn afgewogen. Dat is inderdaad zo gebeurd. Maar dat zijn niet de punten die wel zijn meegenomen in het alternatief. Het alternatief -- dat is het mooie; dat zou de VVD moeten aanspreken -- biedt een oplossing uit de regio die innovatief en creatief is en juist een oplossing biedt voor de problemen die de VVD schetst, maar dan een stuk goedkoper. Bovendien kan het sneller worden uitgevoerd dan het tracébesluit. Het is dus een win-win-win op ongeveer alle terreinen. Daarom nogmaals mijn vraag aan de VVD: zijn ze op z'n minst bereid om hun vooroordelen hierover even opzij te zetten en samen met ons aan de minister te vragen om hier in ieder geval nog even goed met de regio naar te kijken? De VVD kan alsnog tot dezelfde conclusie komen, maar zoals ik de VVD nu hoor, is het oude informatie en niet de handreiking die de regio biedt.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb me goed laten informeren. Ik heb ook de contacten opgezocht in Utrecht. We hebben ook een rondetafel gehad in de Kamer over het alternatief voor A27. Blijkbaar verschillen mevrouw Kostić en ik van mening. Nogmaals, ik snap het gevoel bij mensen die lokaal zorgen hebben over wat er gebeurt. Tegelijkertijd kijk ik naar de doorstroming van heel Nederland en naar het feit dat mensen daar dagelijks in de file staan. Grote ingrepen zijn dan soms helaas noodzakelijk. Maar we willen wel met elkaar vooruitkomen en iedere dag naar het werk kunnen. In het alternatief worden bepaalde aannames gedaan waar ik gewoon niet van overtuigd ben. Tegelijkertijd laat ik me goed informeren; weest u daar maar niet bezorgd over. We komen hierover alleen niet zo gauw tot elkaar, denk ik.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. Dan gaan we door naar de inbreng van mevrouw Vedder van het CDA. Gaat uw gang.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Dank, voorzitter. De ontwikkeling van de Lelylijn en de Nedersaksenlijn is belangrijk voor de toekomst van Noord-Nederland. Voorzieningen zoals ziekenhuizen en scholen worden beter bereikbaar, de lijnen zorgen voor een grotere kans op werk en veel nieuwe woningen kunnen worden ontsloten. Serieus invulling geven aan Elke regio telt! heeft dan ook een positief effect op heel Nederland. In het hoofdlijnenakkoord, het regeerprogramma en zelfs de troonrede wordt dan ook terecht ingezet op het aanleggen van de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Echter is door dit kabinet helaas geen budget vrijgemaakt. Zicht op 75% financiering is dus niet dichterbij gebracht door dit kabinet, waardoor er voor zowel de Lelylijn als de Nedersaksenlijn geen startbeslissing genomen kan worden voor een MIRT-verkenning.

Ik denk dat we onszelf daarmee in een prachtig voorbeeld van een catch-22-situatie hebben gemanoeuvreed: het een kan niet zonder het ander, maar het ander kan eigenlijk ook niet zonder het een. Om de MIRT-verkenning voor de Lelylijn en de Nedersaksenlijn te kunnen starten, is er namelijk zicht op financiering nodig, maar om een goed en verantwoord besluit te nemen over het op de plank leggen van al die miljarden, hebben we eigenlijk ook de MIRT-verkenning nodig. Ik denk dat we onszelf moeten afvragen of sommige projecten misschien niet te groot zijn voor de MIRT-systematiek. Mijn vraag aan de staatssecretaris is daarom: hoe komen we uit deze impasse?

De staatssecretaris vraagt om extra tijd voor overleg met de regio, maar het probleem zit niet in de regio. Wat verwacht de staatssecretaris dat de extra tijd zal opleveren? Het zullen in ieder geval niet al die miljarden zijn. Kunnen we met z'n allen geen verstandige manier vinden om voortgang te boeken op projecten waarvan zo'n beetje iedereen voorstander is? De regel met

betrekking tot zicht op 75% financiering hebben we namelijk met elkaar bedacht. We moeten toch ook met elkaar een oplossing kunnen vinden als die regel nu een ongewenst obstakel blijkt te zijn? Pas na de MIRT-verkenning zal immers definitief worden besloten of het project de fase van planstudie en realisatie in kan gaan. Ik heb hierover een motie in overweging.

Voorzitter. Eén zin uit het regeerprogramma waar het CDA in ieder geval volledig mee eens is, luidt: we willen recht doen aan alle regio's en de onderscheidende kracht van alle delen van Nederland, want elke regio telt. Het is aan de regering om deze belofte ook waar te gaan maken. Daar hoort dan ook bereidheid bij om echt te investeren in de regio. Helaas blijft het nog steeds te vaak steken in rendementsdenken en staat een zee van MKBA's en zelfbedachte spelregels de investeringen in de regio in de weg. Het is goed dat er een traject voor de vernieuwing van MIRT loopt. Ik zou de minister willen oproepen om in dat traject ook te kijken naar hoe we het MIRT fundamenteel anders kunnen gaan inrichten, zodat rendementsdenken wat meer kan worden losgelaten en er meer op langetermijnperspectief en investeringen in de regio kan worden gericht. Want als het ons menens is dat elke regio telt, kunnen we niet blijven toestaan dat investeringen in de regio kapot worden gemaakt met MKBA's. Graag een reactie van de minister.

Voorzitter. Naast de Lelylijn en Nedersaksenlijn wil ik het vandaag nog over een aantal andere projecten uit het MIRT hebben. Ten eerste wil ik, net als collega De Hoop, oproepen om voortvarend aan de slag te gaan met flessenhals Meppel. Het is daarbij teleurstellend nieuws dat de vrijgemaakte budgetten niet toereikend blijken. De flessenhals Meppel is op dit moment de enige lijn richting het noorden. Daarmee is die van cruciaal belang. Ik vraag aan de staatssecretaris: hoe gaan we toch verbetering van de betrouwbaarheid van die verbinding realiseren?

Voorzitter. Dan de spitssprinter Harderwijk-Nijkerk-Amersfoort. NS en de regio wil deze trein per december '24 weer laten rijden. De gemeenten van de regio Noord-Veluwe hebben fors geïnvesteerd in een verkenning van de overwegen met ProRail. Hieruit kwam naar voren dat het terugbrengen van de spitstrein 10 miljoen euro kost voor overwegveiligheid. Maar de dekking hiervan staat om onverklaarbare redenen niet meer op de begroting van lenW. Het CDA vraagt de minister om wél te investeren in deze regionale treinverbinding. Die verbinding levert namelijk forse tijdwinst op. De NS zegt zelf ook ervan overtuigd te zijn dat het zal bijdragen aan het verminderen van de druk op de A28 en het al veel genoemde knooppunt Hoevelaken. De vraag aan de staatssecretaris is dus waar de dekking naartoe gegaan is. Hoe krijgen we die weer terug?

Over het knooppunt Hoevelaken wil ik het natuurlijk ook hebben. We praten al twee decennia over dit knooppunt. Ik zou heel graag vooruitgang willen boeken. Maar ook nu dreigen er weer geen stappen te worden gezet. Sterker nog, voor mijn gevoel zetten we een stap achteruit. Want in plaats van de breed gesteunde motie-Stoffer/Vedder uit te voeren om de aanpak van

knooppunt Hoevelaken prioriteit te geven, heeft de minister het herstartbudget voor Hoevelaken fors afgeroomd, namelijk met 193 miljoen euro. Kan de minister uitleggen waarom? Ik lees dat de minister in het voorjaar van 2025 maar een van de zeventien projecten uit de "lijst opstarten" wil opstarten. Kan hij ons vandaag toezeggen dat dat project dan het aanpakken van nationaal fileknooppunt Hoevelaken zal zijn?

Voorzitter. Tijdens de Woontop zal het akkoord van Rijnenburg worden gesloten. Met dat akkoord spreken alle betrokken partijen commitment uit om tot realisatie van de grootschalige woningbouwprojecten Groot Merwede en Rijnenburg te komen. Deze grootste bouwlocatie van Nederland wordt echter alleen gerealiseerd als er ook een hoogwaardige ov-ontsluiting met de Merwedelijn komt. Is de staatssecretaris bekend met het akkoord van Rijnenburg? Is hij bereid om, net als de minister van VRO, ook zijn commitment uit te spreken en het akkoord te ondertekenen?

Voorzitter. Dan de N35. Ik heb het dan natuurlijk voornamelijk over de rondweg om Mariënheem. Tijdens het vorige MIRT-debat heb ik hier ook aandacht voor gevraagd. Ik zou graag willen weten wat er sindsdien concreet is gedaan om de aanleg rondom Mariënheem een stapje dichterbij te brengen. Hoe ziet het perspectief met betrekking tot stikstof er vandaag uit? Wat is de verwachting? Wanneer hebben we daadwerkelijk een oplossing over ruimte voor stikstof gevonden? Wanneer kan de schop in de grond?

Voorzitter, ik zie een interruptie.

De **voorzitter**:

Ja, van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Het is terecht dat mevrouw Vedder aandacht vraagt voor de N35. Ik wil even met haar meedenken. We gaan een stikstofberekening maken voor de hele N35. Die kan per saldo hoger uitvallen dan wanneer we die zouden opknippen voor de rondweg om Mariënheem. Is het wenselijk dat we de MIRT-verkenning voor de hele N35 doen? Of zegt het CDA: nee, we moeten die opknippen en alleen voor de rondweg uitvoeren? Ik ben heel erg benieuwd hoe zij daarnaar kijkt.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

De hele N35 is mij lief, want ik heb veel gereisd van oost naar noord. De N35 is daarvoor een essentiële verbinding. Het is eigenlijk van de gekke dat we geen betere verbinding hebben tussen die twee delen van Nederland, maar goed. Ik ben geen tegenstander van het faseren van zaken. De

verkeersveiligheid en de obstructie in Mariënheem is hoogst opmerkelijk, om het zo maar even te noemen. Het zou mij een lief ding waard zijn als we dat als eerste kunnen aanpakken, want ik denk dat ook de mensen in Mariënheem er recht op hebben dat we eindelijk een keer tot actie overgaan.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Voorzitter. Ik ben nu bij het zuiden van het land aanbeland. Ik ga er kriskras doorheen, net als in het echt. Voor het zuiden is de spookknoop Eindhoven belangrijk. Deze knoop heeft extra investeringen nodig. De vraag vanuit de regio is of de studies die lopen, zo kunnen worden opgepakt dat er snel beslissingen gemaakt kunnen worden. Welke mogelijkheden ziet de minister om vaart te maken? De regio kwam letterlijk bij mij aan de lijn met de hulproep: maak die studie alstublieft niet te studieus. Ik kan mij daar heel veel bij voorstellen.

Voorzitter. Het overleg met Friesland, Overijssel en Flevoland heeft helaas niet geleid tot een financiële oplossing voor het verbreden van de sluis bij Kornwerderzand. Dat had de CDA-fractie graag anders gezien. De provincies vinden dat het project door moet gaan -- en dat vinden wij ook -- met extra middelen vanuit het Rijk, maar die middelen zijn er niet. Welke weg ziet de minister uit deze impasse?

Ik blijf even bij het maritieme punt. In de maritieme maakindustrie gebeuren in de gemeente Altena mooie dingen die onze steun verdienen. Collega Heutink had het daar ook al over. De plannen voor de insteekhaven en de kade-uitbreiding zijn daarbij zeer van belang. Is de minister bereid om het bestaande MIRT-onderzoek naar Werkendam te actualiseren en aan te vullen wat betreft de urgente doelen uit de sectoragenda maritieme maakindustrie en de benodigde ruimtevrage van de maritieme maakindustrie? Ik zal hierover met de collega's een motie indienen in de tweede termijn.

Voorzitter. Ik kom tot slot op mijn laatste punt. Collega Grinwis zal hier ongetwijfeld straks meer over zeggen. De aanwijzing van de Zeeuwse lijn als proefbaanvak voor het ERTMS zorgt ervoor dat de trein er straks vier maanden uit ligt er in een gebied waar eigenlijk geen alternatieven zijn. Het CDA maakt zich daar grote zorgen over. Mijn vraag aan de staatssecretaris is: kan dat nou echt niet anders?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. We gaan door met de heer Olger van Dijk van Nieuw Sociaal Contract. Gaat uw gang.

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

Dank, voorzitter. Het is mooi dat het kabinet wil kijken hoe het wél kan, hoe projecten, ondanks de beperkingen in het budget en het personeel en de stikstofrestricties, weer in beweging zijn te krijgen. We zien goede voornemens van de beide bewindspersonen, die worden gesteund door het hoofdlijnenakkoord en het regeerprogramma. Maar helaas zijn er tijdens de bestuurlijke overleggen over het MIRT slechts een beperkt aantal nieuwe besluiten genomen. Het blijft dus vooralsnog vooral bij woorden. Nieuw Sociaal Contract roept de beide bewindspersonen op om nu ook echt tot daden te komen en om niet te wachten tot het voorjaar. NSC zal vandaag aangeven hoe wij over een aantal projecten denken en wat volgens ons prioriteit moet krijgen. Niet alles kan overal tegelijk. Dat geldt overigens ook voor mijn bijdrage van vandaag.

Ik start met een paar algemene punten. De brede welvaart is belangrijk. In het vorige MIRT is een NSC-motie aangenomen over het analyse-instrument in het Mobiliteitsfonds. Hoe kunnen we aspecten van de brede welvaart meewegen, zodat er op termijn een betere balans van investeringen ontstaat tussen dunbevolkte regio's en stedelijke gebieden? Want elke regio telt. De minister geeft nu aan dat er bij nieuwe investeringen getoetst wordt in hoeverre deze de verschillen tussen regio's verkleinen. Kan de minister verduidelijken hoe dit precies in zijn werk gaat? Kan er een concreet voorbeeld worden gegeven van hoe die toets werkt om de verschillen tussen regio's te verkleinen?

Voorzitter. NSC is blij dat de landelijke aanpak voor het spreiden van verkeer nu echt wordt uitgerold naar aanleiding van onze motie. Er wordt 16 miljoen gereserveerd. Eind dit jaar krijgen we het uitgewerkte plan. Ik heb hierover alvast twee vragen. Wordt dit echt landelijk dekkend vormgegeven, dus met alle MIRT-landsdelen? Kan de minister ook bevestigen dat het Rijk als werkgever hier het goed voorbeeld gaat geven en dat dit onderdeel is van het plan?

Voorzitter. Dan aanbesteding. De collega's hebben daar ook al aandacht voor gevraagd. We hoorden tijdens de rondetafel dat de competitie bij aanbesteding in de weg- en waterbouw afneemt. Herkent de minister dit beeld? En heeft dit een prijsopdrijvend effect? De meeste aanbestedingen worden door gemeenten gedaan. Kleine gemeenten missen soms het personeel, waardoor projecten ook blijven liggen. Hoe bekijkt de minister het initiatief in Noord-Holland om aanbestedingscontracten van meerdere publieke opdrachtgevers te bundelen? Ik sluit aan bij de vragen van het lid Heutink om te bekijken hoe gebundelde contractvorming verder gestimuleerd kan worden.

Voorzitter. Binnen het domein van IenW is nog 2,5 miljard beschikbaar voor de ontsluiting van woningbouw. De criteria voor verdeling worden uitgewerkt, en we zien dat ook veel lopende projecten uit de eerdere 7,5 miljard voor woningbouw en mobiliteit kampen met gestegen kosten. Deze projecten kunnen in potentie snel nieuwe woningen ontsluiten. Mijn vraag aan de minister is of hij het bij de uitwerking van de criteria voor de besteding van die 2,5 miljard mogelijk wil maken, of in ieder geval niet wil uitsluiten, dat bestaande projecten, waar al geld naartoe is gegaan, extra middelen kunnen ontvangen uit die pot van 2,5 miljard.

Voorzitter. Dan kom ik bij de gepauzeerde projecten. Het is goed dat het kabinet er jaarlijks één wil opstarten. Ook hierbij is een prioritering noodzakelijk. Ik sluit aan bij het pleidooi van de VVD voor het knooppunt A1/A28 Hoevelaken, al jaren een toptien-fileknelpunt. Dat krijgt nu 50 miljoen voor alternatieve maatregelen. Dat lijkt mooi, maar er resteerde eerst ruim 200 miljoen, die nu dus in die algemene pot is gegaan. Dat is dus geen sigaar uit eigen doos, maar erger: het is een greep uit de kas van het grote knelpunt. Dat kan zo niet. Er is meer nodig om dat knelpunt te ontlasten. Met het amendement-Veltman/Olger van Dijk doen we een eerste voorstel: 10 miljoen uit het resterende potje nu direct te bestemmen voor dit knooppunt. Dat geld is er voor het veilig maken van de spoorovergangen bij Ermelo en Nijkerk op het traject Harderwijk-Amersfoort, zodat het weer mogelijk wordt om op dit traject spitstreinen in te zetten. Om een echte upgrade te krijgen, heeft dit gebied daarnaast twee extra sprinters per uur in beide richtingen nodig. We zijn blij met de start van de eerste fase van de alternatieve studie keervoorziening Veluwelijn in Harderwijk, en rekenen op termijn ook op realisatie daarvan.

Voorzitter. Met die spitstreinen halen we mensen uit de auto en verbeteren we de doorstroming op het hoofdwegennet. Een van de doelen van die resterende 290 miljoen is ook dat we de doorstroming verbeteren. Kan de minister concreet bevestigen dat investeringen in modaliteiten als openbaar vervoer en fiets, die bijdragen aan het doel van de doorstroming op het hoofdwegennet, dus ook voor honorering in aanmerking komen? En kan de minister de exacte voorwaarden waaraan die kleine maatregelen worden getoetst, voor de kerst met de Kamer delen?

Voorzitter. Ook NSC draagt de fiets een warm hart toe. Maar dit kabinet inmiddels ook. Nederland heeft vorige week op de COP29 in Bakoe een prachtig pleidooi gehouden om wereldwijd meer mensen aan het fietsen te helpen. Dominee en koopman in één. Het is namelijk duurzaam én de fietsenexport levert ruim 2 miljard op. In Nederland wordt inmiddels geïnvesteerd in doorfietsroutes. Dat is verstandig. De bereikbaarheid voor fietsers neemt toe, en mogelijk laten mensen vaker de auto staan. Er is sprake van financiering en uitwerking van twaalf projecten door het hele land. Helaas zijn veel kansrijke projecten afgefallen. Blijven die afgefallen projecten in beeld en lopen ze mee in het gebiedsproces rond de verdeling van de 2,5 miljard, zo vraag ik de staatssecretaris. Heel concreet: ziet hij

mogelijkheden voor de route Nijkerk-Harderwijk-Zwolle, Apeldoorn-Deventer en Apeldoorn-Epe-Zwolle? En kan hij verzekeren dat er sprake is van structurele cofinanciering van de doorfietsroutes door het Rijk, zodat er een landelijk dekkend netwerk ontstaat?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik heb een kleine vraag bij dit terechte pleidooi van collega Van Dijk, want per strekkende kilometer is fietsinfrastructuur by far het goedkoopst om aan te leggen. Dus als je weinig geld hebt, is dat misschien zo gek nog niet. Eén traject hoor ik hem niet noemen, en dat is de Houtensebrug over het Amsterdam-Rijnkanaal in de A27 bij Houten. Er worden momenteel voorbereidingen getroffen om die te vervangen. Maar wat schetst mijn verbazing? Daar zit geen fietspad bij, terwijl de doorgaande fietsroute van het midden naar het zuiden van Nederland en vice versa daarmee een essentiële schakel mist. Vindt de heer Van Dijk ook niet dat dit fietspunt meegenomen moet worden bij de studie die nu wordt gedaan naar de uitbreiding en vervanging van de brug, en naar de voorbereidingen daarop, bijvoorbeeld in een quickscan?

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

In algemene zin vind ik het heel verstandig dat we ook naar de fiets kijken als een mogelijke of tijdelijke oplossing om problemen te lijf te gaan. Daarom heb ik net ook een pleidooi gehouden om de kansrijke projecten die zijn afgevallen, toch weer mee te nemen. In brede zin lijkt het me bij een mitigerende maatregel of flankerend beleid dus heel verstandig om naar de fiets te kijken. Ik ken dit project onvoldoende om nu te zeggen dat het er hoe dan ook in moet worden meegenomen. Maar wellicht kan de staatssecretaris ook daarop reageren.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

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

Ik ga ook een korte ronde doen langs de verschillende landsdelen. Ik start in het noorden, bij de Lelylijn en Nedersaksenlijn. Ik kan daar namelijk niet omheen. Ik wil dat ook niet. Het zijn prioritaire projecten in het hoofdlijnenakkoord en het regeerprogramma. Er is al veel over gezegd. Feit is dat het MIRT-overleg Noord niet heeft geleid tot resultaat. De vervolgstap is namelijk niet genomen. Weliswaar is afgesproken dat er een volgend gesprek komt, maar die stap is niet gezet. Laat ik duidelijk zijn: voor Nieuw Sociaal

Contract hebben beide lijnen de hoogste prioriteit. Ik begrijp de financiële krapte, maar het kan niet zo zijn dat deze projecten stilvallen. De Nedersaksenlijn werd zelfs genoemd in de troonrede. Ik verwacht van de staatssecretaris meer inzet, meer regie en meer creativiteit, om verder te komen. Kan de staatssecretaris aangeven of hij dat urgentiegevoel met Nieuw Sociaal Contract deelt? Hoe gaat hij creativiteit gebruiken om verder te komen?

Voorzitter. Nieuw Sociaal Contract wil niet afwachten. Laat ik dat ook zeggen. Het wil vandaag constructief meedenken met de staatssecretaris, in de goede traditie van Lubbers. Om te beginnen heb ik een dringende oproep. Bij de begroting is de motie van de heer Pierik en mijzelf aangenomen om te bezien wat nodig is om de MIRT-verkenning van de Nedersaksenlijn te starten. Er is nu inderdaad 1,3 miljard nodig. Hoever is de staatssecretaris nu met de daadwerkelijke financiering? In de beantwoording van de schriftelijke vragen van de heer Pierik en mijzelf zien we allerlei financieringsmogelijkheden. Er staat een hele mooie tabel. Kan de staatssecretaris ons het vertrouwen geven dat hij zich nu dag in, dag uit maximaal gaat inspannen om de benodigde middelen bij elkaar te harken, zodat hij nog voor de kerst de daadwerkelijke start van de MIRT-verkenning met de regio kan bespreken? Is hij het met ons eens dat er een mix van die diverse potjes nodig is? Wil hij daarbij ook de 2,5 miljard voor de ontsluiting van woningbouw betrekken, gezien het feit dat de NSL 50.000 nieuwe woningen ontsluit? Links- of rechtsom, de Nedersaksenlijn moet gaan rijden, uiterlijk in 2040.

Dan de Lelylijn. We hebben begrip voor de handhaving door het kabinet van de 75%-eis voor de start van de MIRT-verkenning. Dat 7 miljard vinden op korte termijn niet realistisch is, begrijpen wij ook. Maar hoe komen we dan toch verder en houden we zicht op realisatie? Mijn fractie wil vandaag een voorstel voor een masterplan Lelylijn bepleiten, zoals de Rijksadviseur voor de Fysieke Leefomgeving, Wouter Veldhuis, dat ook uit de doeken heeft gedaan. Hij was altijd criticaster, maar heeft zich bekeerd. En u weet het: bekeerlingen zijn de felste pleitbezorgers. Ook hij ziet inmiddels de voordelen van deze nieuwe spoorlijn in een "structurende werking", zoals dat heet. Het gaat niet alleen om het verbeteren van de bereikbaarheid met de Randstad, maar juist ook om het mogelijk maken van nieuwe ontwikkelingen in het noorden zelf, zoals woningbouw.

Anders dan bij de Nedersaksenlijn moet voor de Lelylijn nog veel worden bepaald. Waar komen de stations? Wat zijn de effecten op de waterhuishouding? Welke woningbouw is mogelijk? Wel is nu het bundelingstracé langs de A7 in zicht als de logische variant. Laten we dan nu de energie vasthouden, werken aan de verdere detaillering van deze variant en dit verankeren in de nieuwe Nota Ruimte, als backbone van het ruimtelijk beleid in het noorden. Daarmee is duidelijk dat de Lelylijn er echt gaat komen. Is de minister bereid dit masterplan te omarmen en zo spoedig

mogelijk uit te werken? Mijn fractie heeft hiervoor een motie klaarliggen voor de tweede termijn. We moeten nu vooruit.

De **voorzitter**:

De heer De Hoop zit al even te popelen voor het plegen van een interruptie.

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

Allereerst dank aan de heer Olger van Dijk dat hij dit voorstel doet. Hij eindigde met de woorden: daarmee is duidelijk dat de Lelylijn er gaat komen. Ik weet niet of je die conclusie al kan trekken uit het voorstel dat hij vandaag op tafel legt. Ik heb er een aantal vragen over. Er zou een soort vervolgonderzoek moeten komen waarbij de woningbouw een plek krijgt. Als ik de beantwoording van de feitelijke vragen bekijk, zie ik dat de staatssecretaris überhaupt de ambitie had om dat verder uit te werken als er vervolgstappen zouden komen. Ik vraag me dus direct af wat dan precies de toegevoegde waarde is. De heer Van Dijk noemde ook de MIRT-verkenningen, omdat hij wil dat er komend jaar al -- hij zegt zelfs dat daar voor de kerst al zicht op moet komen -- bij de Voorjaarsnota een stap kan worden gezet. Kan dat volgens de heer Van Dijk als je vasthoudt aan de 75%? Hij noemde in zijn bijdrage namelijk dat hij dat belangrijk vindt en dat hij begrijpt dat het kabinet dat doet. Ik zit te zoeken hoe hij dan de mogelijkheden ziet om de MIRT-verkenning komend jaar te starten.

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

Dank voor de vraag, want dan kan ik de positie van NSC nog eens duidelijk toelichten. Wij zien dat we bij de Nedersaksenlijn al heel veel verder zijn dan bij de Lelylijn, terwijl we voor dezelfde vraag staan: gaan we de MIRT-verkenning nu echt starten? Bij de Lelylijn hebben we nu eindelijk in beeld wat het tracé moet zijn, maar eigenlijk is dat nog een streep op de kaart. Bij de Nedersaksenlijn hebben we het al over de stations, over hoe de rails ongeveer zouden moeten liggen. Er wordt zelfs al nagedacht over een dienstregeling. Daar ligt echt alles klaar. Wij willen wel vasthouden aan de 75%, maar ga voor de Nedersaksenlijn als een dolle kijken naar al die potjes. Er is van alles te vinden. Wij denken dat er ook in Europa veel meer mogelijk is. Laten we wel zijn: er is net een nieuwe Commissie aangetreden, dus het is echt de moeite waard om daarnaar te kijken. Maar er zijn heel veel andere mogelijkheden. Ik heb de 2,5 miljard genoemd. De 1,3 miljard die nodig is om de MIRT-verkenning naar de Nedersaksenlijn te starten, moet gewoon te doen zijn voor dit kabinet. Dat is dus mijn oproep voor de Nedersaksenlijn. Daarbij moeten we zo snel mogelijk naar een echte MIRT-verkenning gaan. Ik

heb net gevraagd om dat mee te nemen in het gesprek met de regio, dat nog voor het einde van het jaar gepland staat.

Voor de Lelylijn is die stap nu niet te zetten, als je eerlijk kijkt en wilt vasthouden aan de 75%. Maar wat ik wel wil doen, is geen tijd verliezen en verdergaan met detaillering. Nogmaals, de detaillering van de Lelylijn is minder ver dan die van de Nedersaksenlijn. Er zijn echt nog een paar vragen, ook over het internationale karakter. Is het op termijn nou echt dé verbinding naar Hamburg? Zo hebben we die altijd gezien, maar ik zie dat er in het onderzoek wat vragen worden gesteld over of dat echt zo is, of dat je op termijn meer zou moeten kijken naar de verbinding via Arnhem of, wie weet, Hengelo-Enschede. Uiteindelijk is dit voor ons het belangrijke onderscheid. Voor de Lelylijn zeggen we dus nee. Je moet verdergaan met de detaillering. Er zijn nog heel veel, ook wat hogere, vragen te beantwoorden op strategisch niveau. Je hoeft geen tijd te verliezen. Ga dit masterplan nu ontwikkelen. Daar hoort inderdaad ook de woningbouw bij. Neem daar ruim een jaar de tijd voor en ga dan doorstappen. Blijf ook zoeken naar financiering, zeg ik erbij tegen de heer De Hoop. Dat moet niet stoppen. Ik roep ook vandaag op: blijf ook voor de Lelylijn zoeken naar financiering.

De **voorzitter**:

De heer De Hoop heeft nog een vervolgintrruptie.

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

Ja, want de heer Olger van Dijk noemt een aantal keren potjes. Ik zou dan ook twee potjes willen noemen waar wat mij betreft echt niet uit gegraaid zou mogen worden. Ik hoop dat ik NSC daarbij aan mijn zijde heb. Het eerste potje is de Lelylijn. Het mag wat mij betreft echt niet zo zijn dat beide lijnen concurrerend worden en dat het geld van de Lelylijn gebruikt wordt om de 75% bij de Nedersaksenlijn te halen. Het tweede potje is Nij begun. Dat vind ik echt belangrijk. Ik zag dat potje wel een keer voorbijkomen in een motie en daar heb ik moeite mee. Op het moment dat infrastructuurprojecten gefinancierd worden vanuit het potje Nij begun, wordt dat wat mij betreft totaal verkeerd ingezet, omdat het echt een andere bedoeling heeft en het echt ontzettend veel geld vraagt. Ik hoop dat NSC hier vandaag wil zeggen dat het niet de bedoeling is dat het concurrerend is met de Lelylijn en dat het ook niet de bedoeling is dat het potje Nij begun opeens ingezet gaat worden voor infrastructurele projecten.

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

Laat ik duidelijk zijn. Ook wij willen dat er voor de Lelylijn verder gezocht wordt naar financiering. Laten we gewoon blij zijn met de middelen die er

zijn. De Kamer heeft daar begin dit jaar ook een uitspraak over gedaan. Die middelen zijn er en die blijven staan voor de Lelylijn. Tegelijkertijd roep ik de minister en de staatssecretaris op om financiering te blijven zoeken, ook voor de Lelylijn. Ik denk dat Europa daar veel meer kansen voor biedt dan we eerder dachten. Ik roep hen op om ook over dat spoor te gaan. Ook de green bonds worden in de beantwoording van de vragen genoemd als een mogelijkheid. Ik heb de 2,5 miljard genoemd, maar dat zal te weinig zijn voor de Lelylijn. Dat is denk ik een belangrijk antwoord voor de heer De Hoop. Over de Nedersaksenlijn zou ik wel willen zeggen: laten we niet op voorhand mogelijkheden uitsluiten en alle mogelijke potjes die er zijn hierbij betrekken. Maar dat moet wel in overleg met de regio. Ook het potje Nij begun, waar de heer De Hoop op doelt, is heel duidelijk met de regio neergezet voor structurele economische versterking van het noorden. Daar moeten we ook echt mee verder. Als de regio zelf zou zeggen "om dat laatste gat te dichtten, kunnen we daar misschien ook naar kijken", dan vind ik dat een reële optie, die we niet op voorhand moeten uitsluiten. Maar het is wat mij en NSC betreft echt en-en-en.

De **voorzitter**:

De heer Grinwis. Nee, sorry, ...

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik heb er nog één, de laatste.

De **voorzitter**:

Ja, dat klopt, maar de heer De Hoop heeft nog een vervolgvraag.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

O, top.

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

Ik zou er echt voor willen pleiten om Nij begun niet te doen. We hebben die oproep van verschillende bestuurders uit Noord-Nederland eerder gezien. Ik wil hier dus nadrukkelijk genoemd hebben dat mijn fractie daar in ieder geval grote bezwaren tegen heeft, omdat infrastructurale projecten nou eenmaal heel snel heel veel geld kosten. Wij vinden dat het geld anders besteed zou moeten worden.

Ik heb nog een laatste vraag. Het doel dat in het regeerprogramma stond, was: een betekenisvolle stap met elkaar zetten. Ik vraag me nog steeds af hoe betekenisvol deze stap gaat zijn. Ik hoop dat de heer Olger van Dijk mij daarvan kan overtuigen vandaag. Ik wil daar ook naar luisteren. Als we met elkaar concluderen dat bij de MIRT-verkenning van de Lelylijn het gewoon ontzettend lastig is om aan die 75% te komen, dan neig ik naar de richting die mevrouw Vedder schetste. Moet je bijvoorbeeld niet een maximum hebben van bedragen waarbij je dat vraagt? Zou het ook niet zo kunnen zijn dat, als we bijvoorbeeld zeventien prioritaire trajecten hebben voor infrastructuur, we dat dan misschien ook bij openbaar vervoer zouden moeten doen? Als er dan genoeg draagvlak in de politiek is, kun je gericht zeggen: misschien moeten we een soort uitzonderingsregeling maken voor deze een, twee, drie of vier projecten om extra beweging te creëren, waardoor we wel tot een verkennende fase kunnen komen. Daar zit een formaliteit in die wel belangrijk is. Die zit natuurlijk niet in het voorstel van NSC. Is de heer Van Dijk dus ook bereid om naar dat soort mogelijkheden te kijken? Want als je de Lelylijn zo serieus neemt en de financiering belangrijk vindt, dan heb je echt een groot probleem met die 75%.

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

Ik heb net ook in mijn bijdrage aangegeven dat wij als Nieuw Sociaal Contract vinden dat wij daar nu niet aan moeten tornen. De argumenten zijn ook al eerder in dit debat gewisseld. Je wilt wel gewoon weten dat die financiering er is, want anders kan die teleurstelling juist in een latere fase komen. Tegelijkertijd vinden wij de Lelylijn en de Nedersaksenlijn ook hele bijzondere projecten, waarbij je alle creativiteit moet aanwenden die er is. Maar wat ons betreft zoek je die dus op een ander vlak, juist in de financiering.

Ik wil nog één poging doen, want ik waardeer dat de heer De Hoop constructief wil meedenken over de vraag of dit die stap kan zijn die in ieder geval iets toevoegt. Dan ga ik toch nog even terug naar de ro, de heer Wouter Veldhuis en wat dit masterplan zou kunnen bieden voor het Noorden en de Lelylijn. Ik denk dat de vraag in een nadere stap in de uitwerking zou kunnen zijn: hoe kan ook binnen het Noorden deze lijn van meerwaarde zijn? Drachten heeft bijvoorbeeld geen station. Als je kijkt naar de steden -- misschien op termijn de driehoek Leeuwarden-Groningen-Drachten -- dan is dat heel interessant, ook voor stedelijke ontwikkeling en eventuele woningbouw. Ik denk dat we dat in dat masterplan mee kunnen nemen en dat dat iets gaat toevoegen. Dat gaan we verankeren in de Nota Ruimte. Ik ben ervan overtuigd dat, als we het op deze manier in het langetermijnbeleid verankeren, het voor iedereen helder is dat die Lelylijn er gewoon gaat komen.

De **voorzitter**:

Dan ga ik nu wel echt naar de heer Grinwis voor zijn laatste interruptie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

De laatste alweer. Dus sorry naar mijn andere collega's, die ik niet meer kan verblijden met een interruptie. Maar deze is voor de heer Van Dijk. Ik wil hem graag een compliment maken voor zijn benadering. Hij weet namelijk dat hij met een vrij lege portemonnee zit, maar toch doet hij er alles aan om zowel de Lelylijn als de Nedersaksenlijn hier veilig te stellen. Dat waardeer ik zeer, dus complimenten daarvoor.

Maar toen hij zei dat hij voor de Nedersaksenlijn vóór de kerst een concreet voorstel van het kabinet wil voor hoe het dan wel kan en hoe de financiering dan wel te organiseren is, zag ik de staatssecretaris gelijk veelbetekenend het hoofd schudden. Dat ziet er dus niet goed uit voor het antwoord zo meteen. Welke consequentie verbindt de heer Van Dijk eraan als het antwoord van de staatssecretaris op zijn vraag is dat hij voor de kerst niet met klaarheid, met helderheid, komt? Er ligt nog een aangehouden motie, heel breed ondertekend door de oppositie, die ik heb ingediend bij de begrotingsbehandeling. Die motie heb ik op verzoek van de staatssecretaris aangehouden tot dit debat om 'm daarna in stemming te brengen. Als de heer Van Dijk de staatssecretaris nog tot de kerst de ruimte wil geven, wil ik die motie best nog wat langer aanhouden, maar uiteindelijk is het, denk ik, goed om als Kamer uit te spreken dat er een breed financieringsvoorstel moet komen, zodat de MIRT-verkenning daadwerkelijk gestart kan worden. Is de heer Van Dijk dat met mij eens?

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

Over het voorstel dat er ligt en de wens van de Kamer hebben we, denk ik, al een duidelijke uitspraak gedaan, ook met de motie-Pierik/Olger van Dijk. Vandaag zal ook duidelijk worden dat de Kamer het kabinet er breed toe oproept om dat financieringsvoorstel te maken. Wat ik in mijn inbreng heb gezegd ter verduidelijking, is dat ik verwacht dat er inderdaad dit jaar nog gesproken wordt met de regio en dat de staatssecretaris daarbij met een financieringsvoorstel zal komen, in overleg met het Noorden. Dat zal een uitwisseling zijn. Vervolgens wordt dat verder uitgewerkt en krijgen wij daar als Kamer, neem ik aan, weer een reactie op. Ik ben benieuwd wat de staatssecretaris, ook in reactie op de vragen die ik heb gesteld, hierin kan doen. Voor mij is het belangrijk dat hij vandaag in woord en daad uitstraalt dat hij dit gewoon gaat regelen. Ik hoor graag van de staatssecretaris wat de kortst mogelijke termijn is waarop hij naar de Kamer kan komen met een integraal financieringsvoorstel.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik heb toch even een vraag aan de heer Van Dijk over dat masterplan. We zijn blij met het initiatief om te komen tot een masterplan. Je wilt toch allemaal dat er weer een stap vooruit wordt gezet. In mijn inbreng zal ik het een soort pre-MIRT-verkenning noemen, maar het is eigenlijk een beetje hetzelfde idee, namelijk dat je toch wat meer onderzoek wilt hebben en wat meer dingen op tafel wilt hebben om uiteindelijk de stap vooruit te kunnen zetten. Mijn vraag aan de heer Van Dijk is of een bepaalde fasering of een bepaald spaarsysteem ook onderdeel vormt van het masterplan.

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

Het gaat om de verdere detaillering, maar wel ruimtelijk ingebed. Dat vind ik heel erg belangrijk. Dan kijk je dus welke mogelijkheden er zijn voor woningbouw, maar ook voor andere typen ontsluiting en bedrijventerreinen. Je zult je ook moet verdiepen in het tracé zelf en wat dat betekent voor de waterhuishouding, de bodem et cetera. Daarboven moet je inderdaad kijken wat het kan betekenen voor het internationale netwerk. Is dat nog steeds heel logisch? Die vragen zul je moeten beantwoorden. Die horen inderdaad thuis in deze masterplanfase. Of je daarbinnen weer een fasering moet aanbrengen? Ik denk dat je wel duidelijk moet maken dat dit een plan is voor één jaar, maximaal twee jaar. Aan de voorkant moet je duidelijk maken wat de vragen zijn. Dat neem je dan mee in het hele pakket. Daar zitten natuurlijk verschillende typen vragen in. De vraag over de rol van het netwerk is een ander type vraag dan de vragen waar de stations komen en hoe je woningbouw ontsluit. Ik denk wel dat je die allebei kunt meenemen in die fase van een à twee jaar.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik zoom dan nog even in op de creatieve spaarvormen voor de financiering. We hebben natuurlijk allemaal al verschillende potjes genoemd. In dat kader is mijn vraag hoe creatieve spaarvormen een bijdrage kunnen leveren aan het uiteindelijk bereiken van de financieringsseis van 75%.

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

Dat vind ik een interessante suggestie van de heer Pierik. Ik heb al gezegd dat ik creativiteit verwacht. Laten we zo breed mogelijk meedenken met de staatssecretaris, maar uiteindelijk is het aan de staatssecretaris om daar een keuze in te maken. Ik vind dit een interessante suggestie, waar de staatssecretaris wellicht ook het een en ander mee zou kunnen. Laten we dus vooral niets op voorhand uitsluiten. Dat is mijn pleidooi.

De **voorzitter**:

Dan is er nog een interruptie. Dat is de laatste interruptie van mevrouw Vedder.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Oef. Ten eerste ben ik heel blij met de woorden van de NSC-fractie. Ik heb dat net ook bij de VVD-fractie geproefd. Beide fracties constateren dat we voor een drempel staan, waar we met z'n allen echt graag overheen willen. We willen een stap vooruitzetten ten aanzien van de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Over het aanhalen van de heer Lubbers ben ik natuurlijk ook enthousiast. Mij bekruipt wel het volgende gevoel. We hebben die spelregel ooit terecht geformuleerd, want we moeten niet willy-nilly capaciteit van ambtenaren en gemeenschapsgeld verkwesten aan MIRT-onderzoeken voor projecten die misschien nooit zullen plaatsvinden. Maar dit project is wel echt van een heel andere orde. Ik constateer nu dat we onszelf hebben gevangengezet in een soort structuurwerkelijkheid, waardoor we ons laten tegenhouden om te werken aan de doelen waarvoor we zeggen te staan, namelijk het brengen van die brede welvaart en dat elke regio telt. Dan moeten we juist in dit soort gevallen toch kunnen constateren dat we ons gevangen hebben laten zetten door onze eigen systeemwereld? Laten we nou het gesprek voeren. Als je met elkaar een spelregel verzint, moet je ook met elkaar een oplossing kunnen vinden om daar overheen te komen, want ik proef dat de wil er is. Maar dan moeten we ook die stap gaan zetten en niet een soort tussenoplossing proberen te verkopen als een substantiële stap. Er zijn grote woorden gebruikt in het hoofdlijnenakkoord en in het regeerprogramma. Die moeten iets waard zijn. Als je daar geen budget voor vrijmaakt en ook niet met een MIRT-verkenning start, is het gewoon een wassen neus.

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

Ik hoop ook mevrouw Vedder mee te krijgen in dit masterplan. Daar heb ik goede hoop op. Ik denk wel degelijk dat we daarmee vragen gaan beantwoorden die anders in zo'n MIRT-verkenning aan de orde zouden komen. Maar nogmaals, mijn fractie vindt het belangrijk om nu toch vast te houden aan de 75%-norm voor het starten van een MIRT-verkenning. Daarom is er dus het pleidooi van NSC voor een masterplan Lelylijn, waarin ik denk dat we die verdieping aanbrenge, die stappen zetten, geen tijd hoeven te verliezen en juist zorgen voor een nog betere ruimtelijke verankering. Ik ben er ook van overtuigd dat alle partijen, niet alleen in het noorden maar ook vanuit het bedrijfsleven, daardoor nog enthousiaster worden en dat het

andere proces, namelijk blijven zoeken naar financiering, alleen maar beter zal gaan lopen.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog, zou ik willen zeggen.

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

Dan kom ik ook bij Kornwerderzand. Tijdens het BO MIRT is aangegeven dat het budget ontoereikend is en dat het overleg op korte termijn wordt voortgezet om tot een oplossing te komen. Deze hele commissie praat al jaren over dit project. Enkele maanden geleden hebben we met eigen ogen het belang gezien van de sluisverruiming en de vervanging van de bruggen. Mijn fractie roept deze minister op om zo spoedig mogelijk met een oplossing te komen zodat de scheepvaartindustrie tot en met Kampen geholpen is. Daarbij is het noodzakelijk -- de heer Heutink refereerde er volgens mij ook al aan -- om de gezamenlijke aanpak van de verruiming van de sluisencomplex en de vervanging van de bruggen in de A7 niet los te laten, gezien ook de voordelen van een gezamenlijke aanpak. Kan de minister bevestigen dat hij bereid is om dit project integraal te blijven benaderen en dat hij zich er maximaal voor zal inspannen om op de kortst mogelijke termijn tot een oplossing te komen?

Voorzitter. Ik heb nog een vraag over de N18 in landsdeel Oost. Er wordt daar een begin gemaakt met de aanpak van verkeersonveilige kruispunten, waaronder dat bij De Radstake. Kan de minister toezeggen dat er uit de middelen voor verkeersonveilige N-wegen voldoende wordt vrijgemaakt om de N18 van Varsseveld tot Groenlo verkeersveiliger te maken? Wil hij verder werken aan een multimodale bereikbaarheid van de Achterhoek via die N18-corridor?

Voorzitter. In het landsdeel Noordwest is de bereikbaarheid van Amsterdam per spoor een aandachtspunt. Het Zuidasdok is al genoemd. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol is belangrijk, juist ook voor het internationale verkeer. Ik wil dat hier ook nog eens genoemd hebben.

Verder vraag ik aandacht voor de Poort van Hoorn en voor Haarlem Nieuw-Zuid. Die zijn essentieel voor de bereikbaarheid van minimaal 12.000 nieuwe woningen. Door stijgende kosten is ook hier een financieel tekort. Dat is zonde, want er is zicht op aanbesteding en het is snel te realiseren. Nu is er geen geld, maar kan de minister ook hier creatief kijken naar mogelijkheden in de toekomst, waaronder wellicht de verdeling van die 2,5 miljard? Dit is laaghangend fruit; zo kunnen snel woningen ontsloten worden.

Voorzitter. Dan kom ik ook bij de A27 en het regioalternatief ARU voor het tracébesluit. Ik sluit aan bij de vragen die al zijn gesteld. Het gaat Nieuw

Sociaal Contract erom dat er een eerlijke vergelijking op verkeerskundige aspecten wordt gemaakt. Ik lees vanochtend in de brief dat de dialoog tussen het kabinet en de regio lijkt te hebben ontbroken. Dat baart mij toch wat zorgen. Dat zou zijn vraag ook zijn: herkent de minister zich in dat beeld? Dat is denk ik niet de manier om tot een oplossing te komen. Mijn verzoek is hier om met de regio te kijken naar de uitgangspunten van dat alternatief en om tot een betere vergelijking te komen van tussen het beleidsrijke -- dat zeg ik - - alternatief en het tracébesluit. Kan u bijvoorbeeld ook reageren op de opmerking van Utrecht dat het ARU juist leidt tot betere effecten op het onderliggend wegennet? Ik zag vanochtend nog geen reactie van de minister op dit punt.

In het landsdeel Zuid is ook veel bereikt. Met het Beethovenconvenant is het belang van de Brainportregio voor heel Nederland onderstreept. Het is belangrijk om voortgang te blijven boeken met de multimodale ov-knoop Eindhoven.

Voorzitter. Tot slot Zuidwest. De aanbesteding van de Van Brienoordbrug wordt nu opgeknapt. We kregen in de rondetafel signalen dat dat tot aanzienlijke kostenverhogingen zou kunnen leiden. Herkent de minister deze signalen? Kan hij de laatste stand van zaken geven, en aangeven of er nu zicht is op meer interesse van de markt?

Ik eindig graag positief, met de bestuursovereenkomst met RandstadRail over het metronet. Niet om de tien minuten maar elke vijf minuten rijdt er straks een metro tussen Rotterdam en Den Haag. Op deze manier maken we uitbreiding van het aantal woningen mogelijk en werken we aan een duurzame en leefbare stedelijke samenleving. Dat is wat NSC betreft de kern van het mobiliteitsbeleid: een balans tussen regio en stad, alsook een verstandige balans tussen investeringen in openbaar vervoer en wegen. Ik spoor beide bewindspersonen aan om Nederland op deze manier in beweging te houden.

Dank u wel.

De voorzitter:

Ik dank u voor uw bijdrage in de eerste termijn. Ik wil overgaan tot de inbreng in de eerste termijn van de Partij voor de Dieren. Mijn voorstel is dat dat gelijk de laatste inbreng van de kant van de Kamer is voor de lunchpauze. Uw voorzitter heeft doorgeteld hoeveel tijd we nog nodig hebben. Als we het later doen, is het restaurant zo meteen dicht. Dan kunt u dus niet meer lunchen. Lid Kostić, voor uw inbreng in de eerste termijn. Gaat uw gang.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Dit is een belangrijk debat. Het biedt kansen om onze infrastructuur zo slim in te richten dat het maximaal bijdraagt aan een leefomgeving waarin mensen en dieren veilig en gezond kunnen leven. Het biedt kansen voor bereikbaarheid, gezonde lucht en bescherming tegen de gevolgen van de natuur- en klimaatcrisis. Keer op keer blijkt dat meer wegen vooral leiden tot meer auto's en meer problemen. Oneindige groei van asfaltering is simpelweg onrealistisch. We kunnen er wel voor kiezen om het welzijn van mens en dier te laten groeien, namelijk door te kiezen voor slimmer en groener. Door gebruik van te maken van de innovatiekracht van burgers en regio's in plaats van vast te houden aan achterhaald asfaltdenken, kunnen we op lange termijn kosten besparen en Nederland mooier en gezonder maken.

Ik wil daarom een aantal onderwerpen uitlichten. Ten eerste Amelisweerd. "Het zit heel diep in de emotie van Utrechters", zei de gedeputeerde van de VVD in Utrecht. Hij had het over het enorme verzet van burgers tegen de verbreding van de A27 ten koste van onvervangbare natuur en historisch erfgoed: het bos bij Amelisweerd. Het is duidelijk dat niet alleen een meerderheid van de regio maar ook een meerderheid van heel Nederland tegen dit plan van het Rijk is. Het plan van het ministerie kost de maatschappij meer dan het oplevert. Het mooie is dat er een prachtig plan ligt van de regio zelf, dat sneller kan dan het plan van het Rijk, met meer draagvlak, van links tot rechts, waarbij het bos gespaard blijft maar knelpunten in het verkeer op een slimme, moderne wijze worden opgelost. Het plan is getoetst en er kan tot 1 miljard aan geld mee bespaard worden. Voor de Partij voor de Dieren is het echt onacceptabel dat we weer over de wens van de burgers heen walsen en midden in de natuurcrisis een prachtig bos en ons historisch erfgoed laten sneuvelen. Het bos is het huis van onder andere veel reeën, reigers, dassen en ijsvogels. Het is een oud loofbos op kleigrond en daarmee uniek in Nederland. Sommige bomen zijn meer dan 150 jaar oud. Dat is, anders dan de minister zegt en dan de PVV zegt, echt onvervangbaar.

Is de minister op de hoogte van het onderzoek van Arcadis, dat duidelijk laat zien dat het tracébesluit heel schadelijk is voor de biodiversiteit? Er ligt een kansrijk alternatief plan dat in de provincie en in gemeenten door partijen als VVD en SP wordt gesteund. Op landelijk niveau zou het plan op zich dus, als we die steun doorvertalen, op een meerderheid moeten kunnen rekenen. Dit kabinet zegt voor de regio te staan, maar lijkt hier juist een Haags plan door te willen drukken. We vragen daarom een toezegging van de minister om samen met de regio het regioplan welwillend te bekijken en om met een uitgebreide analyse erover aan de Kamer te rapporteren. We vragen ook om een actuele kostenraming van het tracébesluit op te stellen en deze voor de besluitvorming naar de Kamer te sturen. Anders hebben we een motie daarover.

Over de Lelylijn is al heel veel gezegd. We hebben het in de Volkskrant al gezien: de hele regio roept op om die gewoon door te zetten en de volgende

stap te nemen. Waar het op blijft hangen, is die 75%-regel. Ik begrijp de redenering van het kabinet en van VVD en NSC hier helemaal niet. NSC en VVD zullen zeggen dat het loslaten van de regel misschien zelfs tot vertraging kan leiden en allerlei verwachtingen kan scheppen die niet kunnen worden ingelost. Maar zelfs het alternatief van VVD en NSC leidt tot die problemen. Sterker nog, het zouden meer onzekerheid kunnen geven en dan misschien zelfs het versneld vinden van de financiën voor dit project in de weg kunnen zitten.

Natuurlijk kunnen we regels niet zomaar loslaten. Maar dit gaat om een heel uitzonderlijk project waar al decennialang discussies over lopen en waar beloften over zijn gedaan. Natuurlijk speelt ook de ereschuld aan het Noorden, aan Drenthe en Groningen, mee. Dit kabinet zegt dit allemaal serieus te nemen. Als dit zo is, vraag ik de bewindspersoon om hier nogmaals goed naar te kijken en toch te bekijken of die regel van 75% losgelaten kan worden.

Dan het punt over de inzet van infranatuur voor de groei van ons welzijn. Er ligt een enorme potentie rondom onze infrastructuur waar we allemaal blijer en beter van kunnen worden. We hebben bijvoorbeeld zoveel bermen langs allerlei wegen dat we minstens nog een Veluwe, ons grootste natuurgebied, erbij krijgen. Het is zonde om die enorme ruimte niet slim voor meerdere doeleinden in te zetten waar we een grote uitdaging hebben en land schaars is. Als we bermruimte slimmer inzetten, kunnen we winsten boeken op heel veel verschillende maatschappelijke vlakken. Laten we eerlijk zijn: de meeste mensen worden blijer van zoemende en bloeiende bermen. Maar de bewindspersoon heeft ondanks het verzoek van de commissie nog steeds geen informatie gestuurd over bermbeleid van het Rijk, dus we debatteren eigenlijk met gebrekkige informatie. Ik vraag de bewindspersoon om dat niet meer te laten gebeuren. Is hij bereid om de Kamer minstens jaarlijks proactief te informeren over de stand van zaken rondom de bermen en daarbij ook elke keer te kijken met welke stappen eventueel meer ecologische en maatschappelijke winst te behalen is?

Nu de brief van de bewindspersoon over bermbeheer later komt dan verwacht, vraag ik de bewindspersoon om nog twee punten in deze brief mee te nemen. Ten eerste. Iedereen kan nu zeggen dat ze meedoen aan ecologisch bermbeheer. Er is één goed keurmerk: de Kleurkeur van onder andere de Vlinderstichting. Steeds meer bedrijven en overheden maken daar gebruik van. Ik vraag de staatssecretaris of het Rijk ook de Kleurkeur zou kunnen gebruiken. Volgens mij kan dat zonder dat het extra geld kost. Kan de bewindspersoon toezeggen dat hij daar in de brief op terugkomt?

Dan het tweede punt. Ik vraag de bewindspersoon om in gesprek te gaan met de werkgroep InfraNatuur en ze te vragen waar we budgetneutraal of misschien tegen een klein beetje extra kosten meer ecologische en maatschappelijke winst zouden kunnen halen uit onze infranatuur en daar de

Kamer in ieder geval over te informeren, zodat wij er verder over kunnen beslissen.

Voorzitter. Ten slotte nog een punt, natuurlijk de dieren. Dit debat gaat over veiligheid, ook van mensen. Maar door onze infrastructuur nemen we steeds meer ruimte in van de andere dieren. We moeten dus ook gewoon verantwoordelijkheid nemen voor hún veiligheid. Als we alleen maar naar egels kijken, dan zien we dat er ongeveer 135.000 egels per jaar worden aangereden. Het probleem is dat eigenlijk niet goed inzichtelijk is om hoeveel dieren het jaarlijks gaat en waar de knelpunten echt zitten. We vragen aan de staatssecretaris of hij bereid is de mogelijkheden voor een registratiesysteem te verkennen, tenminste als het gaat om de rijkswegen, en daarover in gesprek te gaan met organisaties als SoortenNL en DierenLot. Is hij bereid om met gemeenten en provincies te overleggen over de mogelijkheden om daarin verbetering te brengen, zodat we concrete stappen wellicht ook budgetneutraal kunnen zetten?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng. Ik wil tot 14.00 uur schorsen voor de lunchpauze, zodat u rustig de tijd heeft om te eten. Ik zou aan de minister en de staatssecretaris willen vragen om in die periode alvast datgene voor te bereiden wat ze kunnen voor de beantwoording in de eerste termijn van de kant van het kabinet, zodat wij straks na de afronding van de eerste termijn van de kant van de Kamer niet een hele lange schorsing nodig hebben. Dat is mijn verzoek en daarmee schors ik voor nu het debat tot 14.00 uur.

De vergadering wordt van 13.15 uur tot 14.04 uur geschorst.

De voorzitter:

Wij vervolgen dit notaoverleg MIRT. Wij zijn nog bezig met de eerste termijn van de kant van de Kamer. Als ik het goed heb gezien, hebben wij nog drie sprekers te gaan. Daar gaan wij snel mee verder, waarna wij overgaan naar de beantwoording door het kabinet. Wellicht zit daar nog een korte schorsing tussen, maar dat gaan wij zo horen. Nu wil ik de heer Pierik van de BBB graag het woord geven.

De heer Pierik (BBB):

Dank je wel, voorzitter. "Wat kan wel?" is in tijden van schaarste misschien wel de belangrijkste vraag vandaag. Wij hebben het over de MIRT-projecten,

het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Dit programma is essentieel voor het verbeteren van de bereikbaarheid en de leefbaarheid van Nederland. Toch is er op verschillende onderdelen in de uitvoering van MIRT-projecten behoefte aan verduidelijking, met een scherpe blik naar de toekomst. Ik wil me vandaag richten op drie zaken, allereerst de financieringsmogelijkheden, ten tweede de locatiekeuze en ten slotte het afwegingskader bij het vaststellen van de prioriteiten.

Er is al veel geroepen over de financieringsmogelijkheden. In een eerder, schriftelijk overleg vroegen we de staatssecretaris om te onderzoeken of er Europese financieringsmogelijkheden en fondsen beschikbaar zijn om projecten een stap verder te kunnen brengen. Daar hebben we immers nog geen duidelijk beeld van. De financieringsmogelijkheden van fondsen zijn bij verschillende MIRT-projecten cruciaal. Daar moeten we dus voldoende zicht op krijgen als Kamer, zeker als het gaat over de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. We hebben kunnen lezen dat aan de 75%-financieringseis nog steeds niet is voldaan en dat er daardoor voor beide projecten geen sprake is van een start. De BBB wil echter dat er wel vervolgstappen gezet gaan worden om zicht te krijgen op de start van deze MIRT-projecten. Daarom willen wij een soort pre-MIRT-verkenning; de heer Van Dijk noemde het een masterplan. De BBB wil dat er wordt nagedacht over een spaarsysteem en over een fasering om de 75%-financieringseis in beeld te krijgen. Onder de huidige omstandigheden wordt er niet met een MIRT-verkenning gestart, maar de vraag die overeind blijft staan is hoe wij kunnen toewerken naar een situatie waarin wij dit wel in beeld krijgen. Het is voor de noordelijke provincies en gemeenten noodzakelijk om een duidelijk pad te zien naar een situatie waarin MIRT-onderzoeken wél van start kunnen gaan.

De Lelylijn is behalve een spoortraject ook een NOVEX-gebied. Dit is een extra reden om de Lelylijn ook op te nemen in Nota Ruimte, omdat deze spoorverbinding een hele belangrijke schakel vormt in de gebiedsontwikkelingen rondom dit spoortraject. Kan de staatssecretaris bij de minister van VRO navragen in hoeverre het mogelijk is dat de Lelylijn wordt toegevoegd aan de Nota Ruimte?

Naast een pre-MIRT-verkenning wil de BBB ook een totaalbeeld hebben van welke nationale fondsen en financieringsmogelijkheden er zijn binnen en buiten de lenW-begroting en welke financieringsmogelijkheden er in de EU zijn, zoals de green bonds. Het is misschien even een flinke klus, maar als wij goed in beeld hebben welke financieringsmogelijkheden en spaaropties er zijn, dan kunnen wij ook veel beter prioriteren en plannen. In mijn ideaalbeeld is er een tabel van de MIRT-projecten met enerzijds de reeds beschikbare budgetten en anderzijds de mogelijke financieringsbronnen en natuurlijk ook de reeds onderzochte financieringsopties. Volgens de BBB zijn deze opties nog lang niet allemaal onderzocht. Dit overzicht kan prachtig inzicht bieden in alle mogelijkheden per MIRT-project. Wij begrijpen dat dit een flinke klus is, maar het is wel noodzakelijk om de Kamer hierover goed te informeren.

Het antwoord "kan niet" is voor de BBB überhaupt meestal niet het meest logische antwoord en zeker niet als er nog zo veel onduidelijkheden zijn en er nog zo veel opties niet goed op tafel liggen. Daarom zullen we hierover in de tweede termijn ook een motie indienen.

Dan de locatiekeuze van MIRT-projecten. Bij de locatie van MIRT-projecten is een belangrijke vraag die wij onszelf moeten stellen of er voldoende aandacht wordt besteed aan de bereikbaarheid van de regio's. Veel grote MIRT-projecten zijn gelegen in de Randstad, maar het is belangrijk om ook oog te hebben voor de kleinere regio's en gebieden buiten de grote stadsconcentraties. Zo zijn er belangrijke uitdagingen qua infrastructuur in de regio's, waar we ook oog voor moeten houden. Kornwerderzand is bijvoorbeeld al veel vaker genoemd vandaag. Ik vind dat we dit niet moeten laten versloffen. Ik vind dat we gewoon sluis én brug moeten vernieuwen, niet een van de twee. En ook de bereikbaarheid van enkele plaatsen in de Kop van Overijssel en in Gelderland is al jarenlang een probleem. Ook de N50 tussen de Ramspolbrug en Hattermerbroek is nog steeds een dodenweg en een groot probleem. Dat verdient meer aandacht. Hetzelfde geldt voor de N36 tussen Almelo en Ommen.

Verder zijn er MIRT-projecten die de meeste mensen vooral kennen van de dagelijkse file-informatie, zoals knooppunt Hoevelaken. Laten we daar dan ook eens gewoon een punt achter zetten en knooppunt Hoevelaken de hoogste prioriteit geven. De infrastructuur en de investeringen in de buitengebieden, met name de bereikbaarheid van kleine steden, dorpen en plattelandsgebieden, worden vaak verwaarloosd. Dit leidt tot ongelijkheid in bereikbaarheid, en daardoor tot economische en sociale achterstand. De vraag is: hoe zorgen we ervoor dat MIRT-projecten niet alleen de grote steden en centra ten goede komen, maar ook de regio? Daarom vraag ik de staatssecretaris waar de laatste twintig jaar de MIRT-projecten hebben gelopen, hoeveel procent van het totaal daarvan in de Randstad is geweest en ook hoeveel van de geïnvesteerde middelen en welk aandeel er in de Randstad terechtgekomen is.

Tot slot wil ik een vraag stellen over het afwegingskader dat wordt gebruikt bij het opstellen van de prioriteitenlijst voor MIRT-projecten. Kan de staatssecretaris concreet antwoord geven op de vraag welke overwegingen bepalend zijn bij de volgorde van de uitvoering van MIRT-projecten? En hoe zorgt de staatssecretaris ervoor dat MIRT-projecten met de meeste impact voorrang krijgen en er een eerlijkere verdeling is tussen de Randstad en de regio? We begrijpen dat er verschillende factoren zijn die invloed hebben op de besluitvorming: economische baten, milieu-impact, de stikstofruimte, sociale aspecten en natuurlijk de technische uitvoerbaarheid van projecten. Maar toch heeft onze fractie het idee dat MIRT-projecten in de regio lang niet altijd de aandacht krijgen die ze verdienen. Veel indicatoren die bijvoorbeeld in de Monitor Brede Welvaart cruciaal zijn, spelen geen enkele rol. Daarom de vraag aan de staatssecretaris welke factoren hij verder nog graag mee zou willen wegen in het afwegingskader. Speelt bijvoorbeeld het aantal woningen

dat direct of indirect gerealiseerd kan worden als een belangrijke factor, en moet dit wellicht wat zwaarder meegenomen worden in de huidige tijd van een woningbouwcrisis? Het is belangrijk dat bij het opstellen van de prioriteitenlijst niet alleen gekeken wordt naar de economische voordelen op korte termijn, maar we moeten ook oog hebben voor de langetermijnpact. Als we wonen en bereikbaarheid slim koppelen, heeft dat veel voordelen.

Samenvattend, voorzitter, is mijn oproep als volgt. Laten we ervoor zorgen dat we voldoende transparantie bieden over de financiering van MIRT-projecten, zodat alle betrokken partijen precies weten waar zij aan toe zijn. Laten we daarnaast aandacht hebben voor de balans tussen regio en stad, ook bij het opstellen van de prioriteiten. "Wat kan wel?", is de belangrijkste vraag. Ik ben opgevoed in een omgeving waar het uitgangspunt altijd was: waar een wil is, is een weg. Dat zien we straks ook heel graag terug bij de beantwoording van de vragen door de minister en de staatssecretaris.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Pierik, voor uw inbreng. Geen interrupties. Dan gaan wij door met de inbreng van de SGP. De heer Stoffer geef ik graag het woord.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dank, voorzitter, voor het woord. Het is dringen geblazen, op de weg, op het spoor, maar ook in het MIRT-beleid. De snelweg is te smal en op de toeritten staat het al vast. En ondertussen stuurt de Haagse tomtom je steeds dezelfde kant op. Als we niet oppassen, wordt het een verkeerschaos, ook in het beleid. En ik herinner de bewindslieden graag aan het motto van het kabinet, dat net ook werd herhaald door de heer Pierik: doen wat wél kan.

Voorzitter. De Kamer heeft bij motie gevraagd om een integraal overzicht te geven van de budgetbehoefte voor de instandhouding van infraprojecten in verhouding tot de beschikbare middelen. De minister verwijst qua beantwoording naar het investeringslijstje dat op de formatietafel lag, en doet daar het een en ander aan informatie bij. Maar ik zeg daarbij: dat geeft voor mij geen integraal overzicht en ook geen inzicht in de verhouding tot de beschikbare middelen. Misschien is het goed om te melden dat er tot 2038 een gapend gat is van misschien -- ik weet het niet zeker, want ik heb het overzicht niet helemaal goed voor ogen -- wel 25 miljard voor alleen al de instandhoudingsopgave. Die mooie infrastructuur waar daarstraks over gesproken werd, zou bijna de beste van de wereld zijn. Maar als we zo doorgaan, bungelen we straks ergens onderaan. Ik denk dat het echt heel belangrijk is om daar met elkaar de schouders onder te zetten. Met elkaar, zeg ik.

Aan de formatietafel heeft de infrastructuur het nakijken gehad. Dat hebben we ook daarstraks al geconstateerd. Ik vraag de minister het integrale overzicht van zowel benodigde als beschikbare middelen op korte termijn alsnog te geven, want de enorme budgetspanning noopt echt tot scherpe keuzes. Het maken van goede keuzes begint met een goed overzicht van benodigde en beschikbare middelen, en daarbij een goed afwegingskader. We moeten voorkomen dat we allerlei grote en kleine projecten in een trechter stoppen zonder dat we de onderkant van de trechter vergroten, want voor je het weet, raakt de trechter helemaal verstopt.

Voorzitter. Dat zie je al een beetje gebeuren bij de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Daar is al heel veel over gezegd, dus ik sluit me aan bij de motie die door NSC is aangekondigd. Ik zou zeggen: laat de studie naar de Lelylijn starten. Laten we kijken hoeveel geld er nodig is en wat we exact willen doen. Ik sluit me daar graag bij aan. Ik sluit me ook aan bij wat er gezegd is over de Nedersaksenlijn. We moeten ervoor zorgen dat we dat financierdersdeel gaan dekken, hoe dan ook, en gewoon beginnen met de uitvoering. Volgens mij is dat essentieel.

Voorzitter. Dan de gepauzeerde projecten. Het kabinet kiest ervoor om twee derde van de restbudgetten voor de gepauzeerde infraprojecten bij deze projecten weg te halen. 200 miljoen wordt gebruikt om een van de projecten komend voorjaar uit de pausstand te halen en 300 miljoen euro gaat naar een pot voor kleine inframaatregelen. Ik zou heel graag een toelichting willen hebben op deze manoeuvre. Ik zie bijvoorbeeld dat de Drechtsteden maar 16 miljoen euro krijgen voor doorstromingsmaatregelen, terwijl het restbudget voor de A15 een paar keer zo groot is. Waarom wordt dit restbudget helemaal weggehaald, terwijl er veel meer doorstromingsmaatregelen nodig zijn?

Voorzitter. Dan Hoevelaken. We hebben het er al veel over gehad, maar de Kamer heeft per motie aangegeven dat het knooppunt Hoevelaken de hoogste prioriteit moet hebben. Het is een hele belangrijke draaischijf in het midden van het land en alles ligt klaar. Het zou in 2023 al klaar zijn. Dat was de belofte toen ik in 2018 hier in de Kamer kwam. Daarom mag het niet op de lange baan geschoven worden. Mijn vraag is dus: waarom kiest de minister er niet voor om een groot deel van die 500 miljoen euro direct naar Hoevelaken te schuiven, zodat het project met de meeste prioriteit ook daadwerkelijk opgepakt kan worden?

Voorzitter. Dan de vraag over het perspectief voor de A2 tussen Deil en Vught. Mijn vraag is of die dan als tweede wordt opgepakt.

Het is goed dat de MIRT-verkenning naar de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal wel opgepakt wordt, want dat is een hele belangrijke vervoersslagader voor Overijssel. Ik wil de minister vragen om het zicht op een 2x2-autoweg op langere termijn in ogenschouw te blijven houden en die variant niet bij voorbaat uit te sluiten.

Voorzitter. Dan het traject Harderwijk-Amersfoort. Ik heb inmiddels gezien dat daarvoor ook goede moties klaarliggen. Dat is heel belangrijk, niet alleen omdat ik ook graag op die trein stap -- dat haalt mij ook weer vaker uit de auto -- maar voor alle mensen uit de Veluwe die richting het westen willen. Dit helpt echt, zeg ik er maar bij als ervaringsdeskundige. Ik zal de motie die aangekondigd zal worden, zo heb ik gehoord, van harte ondersteunen.

Voorzitter. Nog één punt: maritiem. Nederland kan niet zonder een sterke maritieme sector, inclusief havens en scheepswerven. In dit verband heb ik drie punten. In de eerste plaats heb ik een voorstel voor de sluisverbreding bij Kornwerderzand. De SGP wil dat het Rijk mede haar verantwoordelijkheid neemt als MIRT-partner in dit project. Ik zeg daarbij: kies voor scenario B. Zo vaak zullen er geen ontheffingen nodig zijn en het scheelt heel veel geld. Kijk naar tolheffing of eventueel naar verlenging van de looptijd van het Mobiliteitsfonds om het financiële gat te dichten dat er nog is.

In de tweede plaats wil ik het belang van de uitbreiding van de Volkeraksluizen voor de binnenvaart benadrukken. Hoe gaat de minister voorkomen dat die op de lange baan geschoven wordt?

In de derde plaats pleit ik voor het actualiseren van het MIRT-onderzoek naar de binnenhaven van Werkendam. Ik zal de motie die door het CDA wordt ingediend, meeondertekenen.

Voorzitter. Tot slot de verkeersveiligheid. Denk aan de N36, waar maar op de helft van het onveilige traject rijbaanscheidingen worden aangebracht. Ik wil nogmaals op mijn amendement wijzen dat 100 miljoen extra uittrekt voor veilige wegen en fietspaden. Ik beveel het van harte aan, zeg ik er maar bij, want wie knijpt op de veiligheid, maakt brokken.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Stoffer. Dan geef ik als laatste aan de kant van de Kamer in de eerste termijn het woord aan de heer Grinwis van de ChristenUnie. Gaat uw gang.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. Nederland bereikbaar houden, nu en in de toekomst -- daarover gaat het MIRT. Maar ik ben bezorgd, want onze investeringsstroom valt droog, ondanks een groeiende bevolking en economie. Ik zei het zojuist al in een interruptie: deze giftige cocktail vormt een drama in de dop. Mijn vraag aan de minister is: erkent hij dat? Wil hij zich ook niet uit deze problematiek investeren?

De kern van het probleem betreft het koekoeksjong in zijn begroting, de onderhoudsopgave. De nieuwe basiskwaliteitsniveaus vragen structureel om veel meer geld. Dat is randvoorwaarde nummer één. Ook de inflatie is een bedreiging. De kosten in de gww, de grond-, water- en wegenbouwsector, zijn explosief gestegen, terwijl de indexatie achterblijft. De regering ziet voorlopig geen reden om de indexatiesystematiek te wijzigen, maar komend voorjaar wordt besloten of extra prijscompensatie nodig is. Wat mij betreft is dit evident het geval. Wil de minister de Kamer hierover op tijd, voor de voorjaarsbesluitvorming, informeren?

Het nieuwe kabinet voegt geen structurele middelen toe aan het Mobiliteitsfonds. Laten we daarom investeren in goedkope oplossingen, de fiets en de bus. Helaas bezuinigt dit kabinet de bus in delen van ons land weg en komt er geen euro bij voor de fiets. Waarom niet? Beide kunnen drukte op de weg fiks verminderen. Mijn bredere oproep is daarom: regering, regeer! U bent door de coalitie in een te krap pak genaaid -- dat is zeker waar -- maar dat wil niet zeggen dat deze bewindspersonen achterover moeten gaan leunen en naar de regio moeten roepen: kiest u maar welk project wel en welk project niet moet doorgaan. Met andere woorden, mijn oproep aan minister Madlener is: geen makelaarsmethode, maar een ministersmentaliteit gevraagd. Kies zelf. Maak zelf duidelijk welke van de gepauzeerde projecten worden opgestart en welke niet. Kies zelf hoe ambities uit het hoofdlijnenakkoord kunnen worden waargemaakt. Vermors geen tijd, maar sta op en regeer.

Dan mijn rondje Nederland, uiteraard beginnend bij de spoorverbinding met het noorden. Al twee jaar op rij regelt de Kamer geld voor Meppel, maar weer blijkt het onvoldoende. Hoe groot is het tekort nu? Blijven met de huidige scope de derde en vierde intercity naar Groningen in zicht? Het ligt binnen handbereik om de MIRT-verkenning voor de Nedersaksenlijn te starten. Een dikke miljard moet toch op tafel te leggen zijn om deze MIRT-verkenning te starten, en uiteindelijk natuurlijk de hele 1,7 miljard? Heeft de staatssecretaris dit al geagendeerd richting bijvoorbeeld de minister van VRO? Ik zie er nog veel te weinig van. Sterker nog, ik voelde plaatsvervangende schaamte toen ik hoorde hoe dit kabinet de bestuurders uit het Noorden heeft bejegend. Snappen deze bewindslieden dat?

Het ideale station bij Stadskanaal is station Dideldom in het zuiden, terwijl nu in fase 1 een station in het noorden van Stadskanaal dreigt te worden gerealiseerd. Hoe voorkomt de staatssecretaris geldverspilling temeer hij, en wij, daar de gehele Nedersaksenlijn wil gaan aanleggen? De Lelylijn vergt een grote structuurbeslissing. Die moet er gewoon komen. Klopt het dat de 75%-regel al eens eerder is losgelaten? Brainport Eindhoven kwam voorbij, maar ik heb in een interruptie ook al de HSL-Zuid en de Betuweroute genoemd. Biedt dat perspectief om nu toch een stap verder te zetten? Ik volg met interesse ook wat collega Olger van Dijk over het masterplan naar voren heeft gebracht.

De sluis bij Kornwerderzand moet worden verruimd; dat is inderdaad scenario B. Wil de minister toezeggen dat de bruggen over de A7 niet vooruitlopend op de verbreding worden aangepakt? De regio vindt tolheffing ter financiering bespreekbaar. Is dat ook een begaanbare weg voor de minister? Wat vindt de minister van tijdelijke fietsbruggen, in plaats van de shuttlebussen, naar het prachtige fietspad op de dijk, dat al meer dan vijf jaar niet te bereiken is voor fietsverkeer?

De nieuwe regering trekt geen geld uit voor verkeersveiligheid. Dat gaat mensenlevens kosten op beruchte dodenwegen zoals de N36, maar ook op de N59 en de N57 in het zuiden -- die kwamen allemaal al langs. Wil de minister met de regio in gesprek om ook de tweede helft van de N36 veilig te maken? Ik begreep dat hierover in tweede termijn een motie wordt ingediend, die ik met plezier ga ondertekenen.

Het keerspoor naar Harderwijk is een stap dichterbij. Er is echter geen zicht op financiering voor overwegmaatregelen tussen Amersfoort en Harderwijk, waardoor de spitspendel niet kan rijden per 2025. Een gemiste kans. Is de staatssecretaris bereid om hierover in gesprek te gaan? Ik zie gelukkig een goed amendement op dit punt van de collega's Van Dijk en Veltman.

De minister heeft definitief besloten het bos bij Amelisweerd te verpatsen voor een minuutje reistijdwinst, terwijl mensen een kwartier verderop bij knooppunt Hoevelaken, de echte draaischijf van Nederland, achteraan kunnen aansluiten in de rij. Gaat de minister er nu voor zorgen dat dit project zo snel mogelijk van de grond komt? Pakt hij dan in een keer de A30 Barneveld mee?

Het fietspad over de Lekbrug bij Vianen wordt verbreed, maar de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal krijgt geen fietsbrug. Dat is oliedom. Dit is toch zo te regelen nu de A27 wordt verbreed? Hoeveel moet dit nou kosten? Wil de minister hierover in gesprek met de regio?

De A15 loopt hopeloos vast. Dat is echt een drama voor de Drechtsteden, de Alblasserwaard en de haven van Rotterdam. Wat vindt de minister van het doorstroomplan van de regio? Wil hij zijn bijdrage daaraan vergroten? Wil hij prioriteit geven aan het realiseren van Dordrecht Centraal en de nieuwe ov-knoop Dordrecht Campus? Hoe staat de minister tegenover de pilot waarbij Wmo-vervoer en ov gekoppeld worden?

De maritieme maakindustrie snakt naar ruimte. De haven van Werkendam biedt kansen. Is de minister bereid om het bestaande MIRT-onderzoek hiernaar samen met de gemeenten aan te vullen en te actualiseren, met het oog op de maritieme maakindustrie? Ik teken inderdaad de motie hierover van collega Vedder straks ook met plezier mee.

Ik rond af met het spoor in Zeeland. De enige lijn in de provincie wordt vier maanden stilgelegd. Dat is een drama voor Zeeland, zeker na alle klappen die de Zeeuwen al hebben moeten opvangen, niet alleen als gevolg van

spoorpech, maar ook als gevolg van het handelen van het Rijk. Denk bijvoorbeeld aan de marinierskazerne. Wat zijn de alternatieve opties? Wil de minister op zoek naar een alternatieve lijn met omreisoptie? Laat de Zeeuwen niet zakken, zou ik zeggen.

Mag ik misschien nog een toegift geven in de d'ying seconds, voorzitter? Nee? Dan bewaar ik die voor de tweede termijn.

Tot zover.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Grinwis. De d'ying seconds waren allang voorbij. Ik was dus al wat coulant, maar dat ben ik ook geweest naar een aantal collega's. Dat heb ik dan gelijk maar weer gladgetrokken. We zijn aan het einde gekomen van de eerste termijn van de kant van de Kamer. Er moeten nog een paar kleine voorbereidingen getroffen worden voordat de minister en de staatssecretaris kunnen antwoorden in hun eerste termijn. Ik wil daarom voorstellen dat we vijftien minuutjes schorsen, tot 14.40 uur.

De vergadering wordt van 14.26 uur tot 14.41 uur geschorst.

De voorzitter:

Dames en heren, we gaan dit debat, het notaoverleg MIRT, vervolgen. We hebben zojuist de eerste termijn van de kant van de Kamer afgerond. Dat betekent dat we aangekomen zijn bij de beantwoording door de minister en de staatssecretaris, bij de eerste termijn van de kant van het kabinet.

Ik denk dat ik de minister als eerste het woord mag geven. Ja? Hartstikke mooi! Dan ga ik dat doen. Gaat uw gang.

Minister Madlener:

Dank u wel, voorzitter. Ik zal beginnen met een algemene indruk. Daarna beantwoord ik de algemene vragen. Dan behandelt de staatssecretaris zijn algemene vragen. Vervolgens gaan we om en om de kopjes doorlopen. Het is misschien het handigst om per regio te werken. Dat is ook handig voor alle regiobestuurders die hier aanwezig zijn. Is dat een goed voorstel?

De voorzitter:

Ja, dat lijkt mij een uitstekend voorstel. Ik wil graag nog even voorstellen om te werken met vier interrupties. Ik hoor een aantal mensen zeggen dat dat te

weinig is. Ik had al verwacht dat de heer Grinwis weer zou gaan reclameren tegen dat aantal. Maar de acht interrupties in eerste termijn hebben ervoor gezorgd dat de eerste termijn van de kant van de Kamer enorm lang was. We hebben met elkaar afgesproken dat we vandaag tot een uur of acht debatteren. In eerste instantie heeft u dus vier interrupties. Als dat echt tot problemen leidt, dan gaan we ernaar kijken.

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

Ik begrijp dat we met de tijd zitten, maar ik vind vier echt te weinig. Ik zou in ieder geval zes interrupties willen voorstellen. Ik hoop dat we dan echt tot acht komen. Ik heb op een aantal delen namelijk echt hele serieuze vragen voor de bewindspersonen. Ik heb er echt op z'n minst zes nodig. Volgens mij kunnen we het debat anders niet goed met elkaar voeren.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de andere leden. Die knikken natuurlijk allemaal ja. Ik had niet anders verwacht. Maar ik ga dan wel alvast zeggen dat we 20.00 uur hiermee niet gaan halen. U zult zich daar dus op voor moeten bereiden.

De heer **Heutink** (PVV):

Nou, voorzitter, elk nadeel heb z'n voordeel. Dan kan iedereen in ieder geval na de spits naar huis.

De **voorzitter**:

Ik hoop dat de treinen dan nog rijden! Nou, dan zijn we rond, denk ik. Dan gaan we van start. Minister, gaat uw gang.

Minister **Madlener**:

Dank u wel, voorzitter. Dank aan alle leden voor de uitgebreide inbreng. Het debat over het MIRT is toch een van de hoogtepunten van het jaar, als je van infrastructuur houdt in ieder geval, zoals ik.

Ik moet wel eerst zeggen dat er toch een beetje een sombere toon is. Dat snap ik ook. Want inderdaad, het pak zit wat krap. Daar hebben we het helaas mee te doen. Maar het is wel een uitdaging om het maximale te bereiken met het geld dat er beschikbaar is. Daar mag u mij aan houden. Maar ik zal de Kamerleden ook herinneren aan het feit dat je zonder geld niet

veel kunt doen. Het is bijna sinterklaas, maar ik voel me toch een beetje een sinterklaas zonder cadeautjes. Dat is helaas een constatering.

Toch moeten we ook niet somberen met elkaar, want er gebeurt heel veel wél. Zo mag ik binnenkort, op 7 december, de nieuwe Blankenburgverbinding openen, waar ontzettend veel animo voor is in de regio. Dat is een van de hoogtepunten die we achter de rug hebben. Dat geeft een enorme verbetering in die regio. Zo is er een hele lijst van wat we wel doen, van grote en kleine werkzaamheden. Het is ook goed om daarbij stil te staan. "Wat kan wel?" is het motto van dit kabinet, dus ik ga proberen om daar invulling aan te geven.

Er zijn enorm veel vragen gesteld. Ik zal ze vraag voor vraag beantwoorden. Ik zal er ongetwijfeld een paar vergeten, maar dan word ik daar vast aan herinnerd. In het kopje algemeen heb ik al een behoorlijke stapel. Ik ga gewoon beginnen, maar ik weet niet of er een bepaalde volgorde in zit.

Ik begin met de vraag van de heer De Hoop over hoe die 2,5 miljard precies verdeeld gaat worden. Het gaat om de 2,5 miljard die het kabinet wél beschikbaar heeft gesteld voor de infrastructuur om meer woningen te kunnen bouwen. Daar zit een idee achter. Het moet bedoeld zijn om extra woningen te bouwen. Het moet dus niet gaan naar de tekorten van bestaande projecten of naar projecten die niet specifiek gekoppeld kunnen worden aan de woningbouw. Het is echt bedoeld om een zo maximaal mogelijk aantal woningen te bouwen. Ik ben zeer druk in overleg met de minister van Wonen om dat zo slim mogelijk te doen. Dat betekent dat je gaat kijken wat iedere euro concreet aan extra woningen oplevert. Het gaat niet om wat al in de portefeuille zit, maar om extra woningen. Zo gaan we dat bekijken. We werken aan een soort regeltje voor hoeveel geld er per woning beschikbaar is. Op die manier kun je kijken of een project aantrekkelijk is en of het ongeveer voldoet aan die regel.

Het is geen wet van Meden en Perzen. In de ene regio zal het misschien iets anders zijn dan in de andere regio, maar het is toch een mooi houvast. We kunnen wel 2,5 miljard in een hele dure spoorlijn gooien, maar dan is het op en hebben we nog steeds niet veel woningen. Het gaat hier echt om woningen die over Nederland, over de regio's, op een heel efficiënte manier verdeeld zijn. Op de Woontop van 11 december gaan we die aanpak presenteren, dus dan wordt het wat concreter. Daar moet ik naar verwijzen. We kunnen niet voldoen aan alle wensen uit de regio's. Ik heb met alle regio's gesproken. Die 2,5 miljard is natuurlijk zeer aantrekkelijk, waardoor je er allerlei claims op krijgt. We moeten daar voorzichtig mee zijn. Het gaat echt om extra woningen.

In hoeverre kunnen projecten die een oplossing bieden voor de woningbouwopgave sneller aan de beurt zijn? Meneer De Hoop dacht aan Almere Pampus. Zoals in de MIRT-brief is aangegeven, wordt stapsgewijs voldaan aan de toezegging aan het lid Van Dijk om een prioritering aan te brengen in de MIRT-projecten. Een van de criteria is dat het moet bijdragen

aan de woningbouwopgave. Het doel is om richting het voorjaar te komen tot een integrale afweging tijdens de voorjaarsbesluitvorming. Specifiek ten aanzien van Almere Pampus geldt dat in de BO's MIRT is afgesproken dat er op initiatief van de regio een gezamenlijke P-verkenning wordt gestart. Deze P-verkenning onderzoekt de mogelijkheden en kansrijkheid van alternatieve bekostiging van een IJmeerverbinding. Dit onderzoek is een alternatieve route naar de start van een MIRT-verkenning.

Er was nog een vraag van NSC over de criteria voor die 2,5 miljard. In 2022 is er voor 7,5 miljard aan afspraken gemaakt over de bereikbaarheid van 400.000 nieuwe woningen. De voorwaarde daarbij was dat de rijksbijdrage taakstellend was en dat verdere risico's bij de gemeente liggen. Ook zijn er afspraken gemaakt over de beheersing. Mocht dat niet voldoende zijn, dan sta ik open voor het idee om bij de verdeling van die 2,5 miljard te kijken naar lopende projecten, op de voorwaarde dat ze extra nieuwe woningen boven op de bestaande afspraken leveren. We kunnen ernaar kijken, maar het moet echt om extra woningen gaan. Je kunt je voorstellen dat er projecten zijn die nu niet goed rondgerekend kunnen worden, terwijl ze misschien wel aantrekkelijk worden als je er woningen aan toevoegt. Op die manier kunnen we dus toch creatief zijn en kijken waar we die woningopgave kunnen leveren. Op de Woontop van 11 december presenteren we een aanpak voor de verdeling van de 2,5 miljard.

Als je niet met streefwaarden werkt, hoe kun je dan toch in de gaten houden of je het effect van een betere bereikbaarheid behaalt? Dat was een vraag van mevrouw Veltman van de VVD. Ik wil de komende jaren goed volgen wat de effecten op de bereikbaarheid zijn. Dat doen we via de integrale mobiliteitsanalyses en in de jaarlijkse voortgangsrapportage Woningbouw en Mobiliteit, met de nog te ontwikkelen bredewelvaartsindicatoren. Ik koppel daar geen nulmetingen of expliciete streefwaarden aan, omdat nog te bouwen woonwijken nog geen bereikbaarheidsvraagstuk hebben. Daarnaast zijn er veel externe factoren van invloed op de bereikbaarheid.

Dan het punt buisleidingen van de heer De Hoop. Ik ga even van onderwerp naar onderwerp. Dat is de volgorde van de blaadjes, maar de vragenstellers weten vast welke vraag dit was. Het gaat om de buisleidingen die gevaarlijke stoffen tussen Limburg en de Rotterdamse haven vervoeren. Er zijn buisleidingstroken gereserveerd voor het veilige transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen. Ik werk samen met de ministers van VRO en KGG om te zorgen dat er ruimte blijft in deze stroken voor nieuwe buisleidingen. Daarbij horen ook duidelijke veiligheidskaders voor buisleidingen. Die ontwikkelen we momenteel met de sector, mede voor de nieuwe energiedragers en het CO₂-transport. Ik verwacht de Kamer in december te kunnen informeren over het Delta Rhine Corridorproject door de minister van KGG, en project waar wij nauw bij aangesloten zijn.

Gaan alle recente afspraken over de wegenprojecten door en gaan we verbeteringen aanbrengen, vroeg de heer Heutink van de PVV-fractie. Ik heb

dus besloten om de restbudgetten, zo'n 700 miljoen, te investeren in kleine maatregelen en de herstart van projecten. De uitvoerbaarheid van maatregelen is daarbij een belangrijke randvoorwaarde. Het werkt als volgt. Al die zeventien projecten zijn een soort spaarpotjes. Als die 75% vol zijn, dan kun je een MIRT-onderzoek starten. Er zat wel geld in al die projecten, maar daar gebeurde dan niks mee. Daar staat dan een soort spaarpotje. Het is toch zonde als je heel veel geld reserveert waar dan niks mee gebeurt omdat die zeventien projecten allemaal gepauzeerd waren. Ik heb dus het volgende gedaan. Het idee is dat we ieder jaar een van die zeventien projecten gaan starten. Het restbudget hebben we daardoor bij elkaar kunnen leggen, dus uit die spaarpotjes kunnen halen. Daarvan hebben we 206 miljoen uit de regio-overeenkomsten afgesproken voor mitigerende maatregelen. Daar kunnen de regio's dus zelf voorstellen voor doen. Dan komt die makelaar in mij naar boven. De heer Grinwis zei: wees nou een minister en geen makelaar. Maar ik wil er wel op wijzen dat wij natuurlijk ontzettend goed moeten samenwerken met de regio's. Want de regio's hebben hele goede specifieke kennis over wat er in hun regio aan bereikbaarheid ontbreekt en waar het dus effectief kan worden ingezet. Het staat dus wat lager op de hiërarchische ladder maar daardoor wel dicht bij de burgers. Ik vind het juist belangrijk om goed samen te werken met die regio's. Ik denk dat de regio's dat ook gevoeld hebben tijdens onze overleggen. Maar nogmaals: ik vind dat heel belangrijk in een land als Nederland, met al die regionale besturen.

200 miljoen wordt gebruikt voor het opstarten van gepauzeerde projecten in 2025. Dan is er nog 290 miljoen voor kleine maatregelen gericht op het verbeteren van de weginfrastructuur. Dat kan ook met openbaar vervoer te maken hebben, maar ik zeg er wel bij: het moet echt bijdragen aan het verminderen van congestie op de weg. Dus daar moet het aan voldoen. Het kan niet zomaar een leuk project van een fietspad zijn; het moet echt gekoppeld zijn aan het verminderen van de druk op het onderliggende wegennet. Met die kanttekening hebben we dit dus besloten. En de regio's hebben dit ook helemaal omarmd. Ik kreeg ontzettend enthousiaste reacties uit de regio's, omdat zij hiermee ook verder kunnen. Soms kunnen ze misschien ook wat bijleggen. Dan kunnen we samen nog meer bereiken. Dus dat is mooi.

De heer Heutink van de PVV vroeg ook wat we gaan doen met de 206 miljoen uit de restbudgetten. Dat gaat dus in alternatieve maatregelen zitten voor samen met de regio's. Dat zouden maatregelen kunnen zijn voor werkgevers, een logistieke aanpak, het ov of de fiets, maar het gaat echt om het ontlasten van het onderliggend wegennet.

Dan het opstarten van gepauzeerde projecten. Kan ik toezeggen dat er in het voorjaar een project wordt opgestart? Welk project zal dat zijn? Die projecten willen we natuurlijk opstarten. Hier zit een minister die vol met ambities zit, ondanks dat we weinig geld hebben. Maar niet alleen geld is het probleem: iedereen weet dat ook stikstof een enorm probleem is. Bij de projecten die we nu op de loep hebben, gaan we kijken waar we geld en stikstofruimte voor

hebben en waarvoor er capaciteit is in de uitvoering. Ook dat -- de "maakbaarheid" noemen we dat -- hebben we namelijk nodig. Zo kunnen we gewoon pragmatisch bekijken welk project we als eerste kunnen doen. Ik hoor Hoevelaken als belangrijk project. Natuurlijk, dat vinden we allemaal belangrijk. Maar daar is een stikstofruimteprobleem. Het is dus misschien handiger om niet te gaan zitten wachten tot we die stikstofruimte hebben, maar om te beginnen met een ander project waarbij stikstof geen probleem is. Dat is precies wat ik aan het doen ben. Die analyse wordt dus uitgevoerd. In het voorjaar van 2025 kan de Kamer die analyse verwachten. We kunnen dat meenemen in de integrale afweging bij de voorjaarsbesluitvorming.

De voorzitter:

Minister, ik wil graag één opmerking maken. Ik wil de interrupties heel graag per blokje doen. Dat komt de snelheid ten goede. De leden hebben er dan ook goed zicht op of alle vragen in dat blokje beantwoord zijn. Zo hoeven we niet te vragen: krijg ik nog antwoord op mijn vraag? Het helpt de snelheid van het debat dus een beetje. Er zijn heel veel blokjes. We gaan zo meteen heel even stilstaan bij welke blokjes er nog allemaal komen. Dan heeft u als leden goed zicht op wat er aan antwoorden nog te wachten staat. Ik zou dus graag eerst de beantwoording willen afmaken. Ik hou bij wie er graag een interruptie wil plegen. Vervolgt u uw betoog.

Minister Madlener:

Dit is het blokje algemeen. Straks gaan we per regio het rondje Nederland doen. Maar ik heb hier nog wel een heel stapeltje, zeg ik daarbij. Het zal dus even geduld vergen.

De voorzitter:

Gaat uw gang.

Minister Madlener:

Het lid Veltman van de VVD vroeg of de prioriteiten nu helder zijn of niet. Hebben we daar een beeld bij? Het opstarten van alle projecten heeft prioriteit. We hebben die zeventien projecten die we natuurlijk allemaal willen uitvoeren. Er is lang over die projecten nagedacht. Ook de regio's hebben daar baat bij. Zij zijn gewoon keihard nodig voor Nederland in de komende tijd. Nut en noodzaak van die projecten staan dus absoluut niet ter discussie. Het gaat om de volgorde in de tijd. Het gaat dus om stikstof, capaciteit en financiën. In het voorjaar van 2025 wordt die keuze afgerond. Dat kan dan met de Kamer besproken worden. Ik verwijs dus weer naar de Voorjaarsnota.

Welk plan hebben wij voor de toekomst? Het gaat om het analyseren van de stikstofruimte per landsdeel, de capaciteit, de maakbaarheid en de financiën. In 2025 wordt dat afgerond. Eigenlijk is dit hetzelfde antwoord als daarnet.

De heer Van Dijk vraagt naar de spitstreinen. Daarmee "halen we mensen uit de auto en verbeteren we de doorstroming op het hoofdwegennet". Dat is een van de doelen voor de 290 miljoen die we net al hebben genoemd.

Kunnen we bevestigen dat investeringen die aan dit doel bijdragen in aanmerking komen? We hebben dus 200 miljoen in de restbudgetten met de regio. Het moet echt ten goede komen aan het verminderen van de congestie op het onderliggend wegennet. Maar zoals ik zei, kijken we er wel open naar. In die zin is het antwoord dus geen nee, maar het is ook zeker geen ja. Het moet echt aantoonbaar helpen bij de congestie. Het antwoord zit dus ergens tussen ja en nee in. We kijken met een kritische blik.

(Onrust op de publieke tribune.)

Minister **Madlener**:

Ik hoor dat de regio al druk bezig is met plannen maken.

Kan ik de exacte voorwaarden geven waaraan ze worden getoetst? Dat heb ik net al gezegd. Het gaat dus echt om het verminderen van problemen op het onderliggend wegennet.

Hou ik er rekening mee dat alles wat je naar achter schuift, duurder wordt? Ja. Dat is waar. De inflatie, zeker in de bouw, gaat hard op het moment. De bouwrijzen zijn hard gestegen, harder dan de inflatie bij "werknemers gezinnen laag". Dat geeft natuurlijk een probleem. Het vergroot de druk. In het algemeen geldt dus: hoe langer je wacht, hoe duurder het wordt. We hebben natuurlijk wel een inflatiecorrectie, maar die is niet helemaal genoeg. Dat vergroot het probleem in de komende jaren. We willen natuurlijk ook snel starten. Ik zou als minister niets liever willen dan heel veel starten. Ik wil schoppen in de grond. Camiel Eurlings deed dat vroeger heel knap. Er is toen heel veel gebeurd en daar kan ik nu de vruchten van plukken. Denk aan de Blankenburgverbinding. Ik wil natuurlijk dat mijn opvolger straks ook heel veel kan openen. We willen dus wel snelheid, maar de stikstofproblemen zijn enorm. We zullen eerst het stikstofprobleem moeten oplossen, zelfs als het gaat om wegenseveiligheidsprojecten, want stikstof houdt daar geen rekening mee. Het stikstofbeleid is zo dat je eerst stikstofruimte moet hebben voordat je kunt beginnen en er een vergunning afgegeven kan worden. Financiële middelen zijn natuurlijk ook schaars, maar wij voelen echt de druk om zo veel mogelijk te starten, zoals uw Kamer dat ook zal voelen.

Dan de infrastructuurprojecten en verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid is natuurlijk zeer belangrijk, zeker op de N-wegen. Eenvoudige oplossingen zijn

niet voorhanden als bijvoorbeeld een verkeersveiligheidsknelpunt wordt veroorzaakt door een veel te hoge verkeersdruk op een wegvak. Wij voeren een analyse uit op stikstof, capaciteit en financiën. Pas als dat allemaal klopt, kunnen we starten met een project.

Er werd gezegd dat het huidige systeem niet langer houdbaar is en er werd gevraagd naar langjarig perspectief. We zoeken dus naar ruimte binnen de aanbestedingsregels, bijvoorbeeld door werk niet bij meer partijen uit te vragen dan nodig. Ook worden er steeds meer contractvormen gekozen die beter passen bij de aard van projecten. Daarnaast werken we aan een meerjarige programmering waarbij we projecten zo mogelijk gebundeld naar de markt brengen. Daar zijn veel vragen over geweest. We zien dat de aanbesteding niet altijd vlot verloopt. Soms zijn er te weinig aanbieders. Ik moet daarbij zeggen dat de wegprojecten concurreren met de energieprojecten. Het zijn vaak dezelfde aannemers die de graafwerkzaamheden kunnen doen. Dan zie je dus dat er toch een tekort is in de markt. Dat gaat ten koste van het aantal aanbieders. Dat kan dus een prijsopdrijvend effect hebben. Dat zien we heel sterk. We zijn nu aan het bestuderen wat we kunnen doen om het beter te maken voor de aannemers om hierop in te schrijven. Een bundeling van opdrachten kan daarbij helpen. Dan maak je dus een soort treintje van projecten die achter elkaar komen, zodat personeel in dienst door kan naar het volgende project. Ik hoor dat er breed in de Kamer draagvlak is om dat verder te onderzoeken. Dat doen we dus ook. We kijken dus echt naar die aanbestedingstrajecten en hoe we de kosten onder controle kunnen houden. Er zijn gigantisch veel overschrijdingen en dat is absoluut een slechte zaak.

De zorgen die de sector uitspreekt, hebben we natuurlijk zeer serieus genomen en met de brancheverenigingen besproken. We zoeken dus ook naar ruimte binnen de aanbestedingsregels, want die regels zijn behoorlijk vast. We kunnen maar weinig doen daarin, maar we gaan toch steeds kijken naar contractvormen die beter passen bij de aard van de projecten om het aantrekkelijker te maken om daarop in te schrijven.

Bij welke grote projecten van meer dan 5 miljard was er zicht op 75% financiering? In de periode van 2008 tot 2016 gold de regel dat er 100% zicht moest zijn op financiering bij de start van de verkenningsfase -- 100% dus. Sinds het ibo Flexibiliteit in infrastructurele planning in 2016 is dat percentage verlaagd naar 75%. Er zijn sinds deze regels, ongeacht de omvang van het project, geen verkenningen gestart waarbij er van deze regels is afgeweken. Daarvoor had je die regels dus niet. Er is juist gekozen om wel zo'n regel in te stellen, omdat je anders een wildgroei aan verkenningen krijgt zonder de benodigde middelen. Dat is natuurlijk ... Dat weten de Kamerleden ook goed. Het is hier dus wel zoeken. Gaan we een regel afschaffen in één geval? Wat voor consequenties heeft dat voor het andere? Daar moeten we goed mee omgaan.

Welke financieringsbronnen en -mogelijkheden zijn in beeld gebracht bij MIRT-projecten? Dat gaat ook over de Lelylijn. We bekijken hoe we die kunnen financieren. Daar zal de staatssecretaris straks op ingaan.

Wat gaan we doen in de samenwerking? Het gaat vooral over Noord-Holland. De samenwerking in Noord-Holland tussen de provincie en de gemeenten is een mooi voorbeeld van onderlinge samenwerking om de instandhoudingsopgave voor infrastructuur adequaat aan te pakken. Door de krachten te bundelen gaat de professionaliteit van de aanbestedende diensten omhoog en kunnen de projecten beter op elkaar worden afgestemd en uitgevoerd. Ik moedig regionale partijen dan ook aan om dingen op elkaar af te stemmen en dit voorbeeld te volgen. Zo zorgen we ervoor dat we niet alles tegelijk aanbesteden, maar kijken we dus goed met elkaar, met die lagere overheden -- ik mag "lagere overheden" niet meer zeggen; het moet "decentrale overheden" zijn -- hoe we dat slim kunnen doen en slim kunnen aanbesteden, zodat we daar de druk op de markt kunnen verminderen.

De VVD vroeg ook naar een dealflow: hebben we een meerjarige dealflow in beeld? Het antwoord is dus ja. We zijn echt aan het kijken hoe we dit op een zo slim mogelijke manier met een meerjarige programmering kunnen doen.

De heer Van Dijk van NSC vroeg: heeft dat bundelen dan een prijsverhogend effect? Op zichzelf werkt dat niet prijsverhogend. Het heeft juist als doel om het efficiënter naar de markt te brengen. Een van de voordelen is dat er minder aanbestedingen hoeven te zijn. Dat bespaart weer tijd en kosten. Er zijn ook schaalvoordelen, omdat de projectteams, zowel bij de overheid als bij de aannemer, routine kunnen ontwikkelen en voor elk volgend object het weer efficiënter kunnen aanpakken. Maar ja, daar staan kleinere aanbestedingen tegenover, die voor meer aanbieders kunnen. Het is dus een beetje zoeken, samen met de markt, hoe we zo slim mogelijk kunnen aanbesteden. Dat heeft al onze aandacht. Noord-Holland is dus zo'n voorbeeld waar die aanbestedingscontracten gebundeld zijn. We gaan kijken of dat positief uitwerkt.

De heer Bamenga vroeg: kunnen we ervoor zorgen dat meevallers uit de totale rijksbegroting ten goede komen aan het Mobiliteitsfonds? Mogelijke meevallers binnen de totale rijksbegroting worden ieder voorjaar centraal gewogen in de voorjaarsbesluitvorming binnen het kabinet. Helaas staan er vaak tegenvallers tegenover. Op voorhand kunnen we hier dus geen aanspraak op maken. Deze commissie is zeer overtuigd van de noodzaak van voldoende middelen om onze mooie infrastructuur goed te houden, maar ook binnen het kabinet voel ik wel dat dat gevoeld wordt. Mochten er meer meevallers zijn dan tegenvallers -- dat moeten we maar afwachten -- dan hoop ik daar natuurlijk ook voor de infrastructuur aanspraak op te kunnen maken. Niet alleen de signalen uit uw commissie, maar ook de punten die jullie allemaal in je eigen partij te berde brengen, helpen mij daarbij. Want het is inderdaad echt een zorg op termijn. De heer Stoffer zei ook: kijk nou eens naar hoe het er op termijn uitziet. Het zijn namelijk enorme opgaven.

We zien echt wel structurele tekorten. We moeten dat beter in beeld krijgen. Als je een beeld hebt, helpt dat natuurlijk ook om die sense of urgency daaraan toe te kennen. We zijn natuurlijk allemaal trots op onze infrastructuur in Nederland.

Dan het analyse-instrument. Daarbij wordt op een groot aantal variabelen getoetst, waaronder de omvang van de opgave, het oplossend vermogen, de brede welvaart en het verkleinen van verschillen tussen regio's. Maatregelen buiten de Randstad die de vitaliteit en regionale economie bevorderen, scoren naar verwachting goed op het criterium van het verkleinen van verschillen tussen regio en Randstad. Dat verkleint het gat tussen economisch sterkere regio's en wat zwakkere regio's; dat is logisch. Daar zit een weging in, zo zeg ik tegen de heer Van Dijk. Dat gaat dus helpen bij de keuze.

Dan nog een vraag van de NSC-fractie over het Rijk als werkgever. Hoe kunnen we het goede voorbeeld geven? De rol van de rijksoverheid als werkgever is onderdeel van het plan voor het landelijk spreiden van verkeer. Wij informeren uw Kamer voor het einde van het jaar over de manier waarop we de spitsdrukke op hoofdlijnen over de dag en de week willen spreiden. Dit was een vraag gericht op de spreiding van verkeer. Corona heeft ons geleerd dat dat toch de meest effectieve manier is om files te voorkomen. Dat werkt nog steeds door. We werken allemaal meer thuis. Dat zorgt ervoor dat de filedruk nog enigszins ... Nou ja, ik zeg "enigszins", want we stonden vanochtend allemaal in de file, maar het had erger kunnen zijn, naar mijn idee. Dat weten we, dus we moeten echt werk blijven maken van het spreiden en het thuiswerken. Dat zijn allemaal zeer effectieve maatregelen, die voor mensen trouwens vaak ook heel prettig zijn.

Wordt het spitsmijden en -spreiden echt landsdekkend vormgegeven? Ja, dat doen we, zeg ik ook weer tegen de heer Van Dijk van NSC. We informeren de Kamer voor het einde van het jaar op hoofdlijnen over hoe we de spitsdrukke willen spreiden. In de BO's MIRT hebben we 16 miljoen gereserveerd voor de landelijke aanpak van spitsspreiden in 2025. Ook is er 13 miljoen vrijgemaakt voor de huidige regionale aanpak.

Dan de concrete uitwerking van de bereikbaarheidsnormen. Dat was ook een vraag van de heer Van Dijk van NSC. Ik beoog de Kamer in het eerste kwartaal van het komende jaar een brief hierover te sturen. Op dit moment zijn we bezig met het verwerken van de resultaten van onder andere de burgerraadpleging, een nulmeting en gebiedscasussen zoals Parkstad Limburg, Arnhem/Nijmegen en Rotterdam/Den Haag.

Het lid Vedder van het CDA vraagt in het kader van de vernieuwing van het MIRT om te kijken hoe we het fundamenteel anders kunnen inrichten. In het MIRT staat het aanpakken van bereikbaarheidsopgaven centraal. We maken daar de opgaven en de effecten van oplossingen zo goed en zo volledig mogelijk inzichtelijk. Dat is een continu proces, waar we met de vernieuwing van het MIRT een nieuwe impuls aan willen geven, samen met de koepels IPO

en VNG en de MIRT-regio's. Ook in de Integrale Mobiliteitsanalyse kijken we steeds breder naar de effecten. Binnenkort stuur ik de nieuwe werkwijzer MKBA naar de Kamer, waarin opgeschreven staat hoe bijvoorbeeld brede welvaart moet worden meegenomen in een MKBA. Dat leidt tot beslisinformatie waarmee kabinet en Kamer samen keuzes kunnen maken.

Dan het verhogen van de snelheid op de Afsluitdijk. Ja, we gaan zo door de onderwerpen heen! Wanneer kunnen we 130 rijden? Wie anders zou dat kunnen vragen dan de PVV-fractie. In de Kamerbrief van 7 oktober jongstleden heb ik aangegeven dat wordt gekozen voor een gefaseerde aanpak van de snelheidsverhogingen. Hierbij wordt eerst gekeken naar trajecten waar een verhoging van de maximumsnelheid overdag kan plaatsvinden zonder een noodzaak tot mitigerende maatregelen vanwege wettelijke regels rondom geluid en stikstof. Een eerste viertal kansrijke trajecten heb ik met de Kamer gedeeld. Deze trajecten worden momenteel in detail onderzocht om er een verkeersbesluit voor te kunnen nemen. Als het mogelijk is, probeer ik dit jaar nog een besluit te nemen over een snelheidsverhoging. Afhankelijk van de voortgang van de onderzoeken zou het zo kunnen zijn dat de ontwerp-verkeersbesluiten begin volgend jaar ter inzage worden gelegd. Ik ga echt proberen om dit jaar al iets meer te laten te weten, maar het zal erom spannen. Het komt eraan.

Het lid Kostić van de Partij voor de Dieren zegt dat de veiligheid van dieren in het verkeer niet goed in beeld is. Althans, dat vinden zij. Met bijvoorbeeld wildrasters en hekken probeert Rijkswaterstaat zo veel mogelijk te voorkomen dat dieren op rijkswegen komen. Daarnaast zorgen ecoducten en faunapassages ervoor dat dieren veilig kunnen oversteken. Deze blijken goed gebruikt te worden. Het aantal aanrijdingen met bijvoorbeeld overstekend wild dat leidt tot verkeersongevallen, wordt nu al geregistreerd. Wij zien op dit moment dus geen aanleiding om de bestaande maatregelen uit te breiden.

Dan was er nog een vraag van het lid Kostić. Kan de minister in de toegezegde brief over het bermbeheer ingaan op de mogelijkheid van de Kleurkeurmethodiek? De Kamer ontvangt binnenkort een brief van ons over het ecologisch bermbeheer. Ik zal het onderwerp Kleurkeur hierin meenemen, beloof ik het lid Kostić. Ook vraagt de Partij voor de Dieren om in gesprek te gaan met de werkgroep InfraNatuur. Via Rijkswaterstaat en ProRail zal ik in overleg treden met die werkgroep over de mogelijkheden van ecologisch bermbeheer. Wel wil ik hierbij een winstwaarschuwing geven. Dat is dat we elke euro scherp moeten afwegen, gezien de enorme instandhoudingsopgave en de beperkte middelen die er zijn. Maar we gaan zeker in gesprek en zullen kijken waar dit mogelijk toe kan leiden.

De heer Grinwis zegt dat de investeringsstroom droogvalt en dat de bevolking blijft groeien. Nou, het is nog maar de vraag of de bevolking blijft groeien, maar daar wordt aan gewerkt. We hebben allerlei scenario's. Een groeiende bevolking geeft inderdaad meer druk op huizen, wegen en noem

maar op. De behoefte aan mobiliteit zal dus ook blijven groeien. Het Mobiliteitsfonds staat enorm onder druk, zoals we met elkaar hebben geconstateerd. Dit is echter niet alleen een financieel probleem. Er zijn ook echt veel belemmeringen op het gebied van stikstof en maakcapaciteit. Het zijn altijd die drie zaken die onze afweging noodzakelijk maken. Het kabinet werkt ook aan oplossingen voor het stikstofprobleem, maar het is natuurlijk een zeer lastig juridisch probleem dat je niet zomaar even kan ... Het is niet makkelijk, moet ik helaas erkennen. Maar ik werk er samen met de minister van Landbouw aan, want het is wel heel erg.

Voorzitter, ik ben bijna aan het einde van het algemene blokje.

Dan een vraag over afwegingen bij de verdeling over de regio's. Dat was een vraag van de heer Pierik van de BBB-fractie. Hoe zorgen we ervoor dat de MIRT-projecten niet alleen in de grote steden komen, maar ook in de regio? Zoals gezegd in de antwoorden aan mevrouw Vedder en de heer Olger van Dijk, maken we een beweging om meer oog te hebben voor het belang van investeren in de regio. Dat doen we in het kader van Elke regio telt! Een voorbeeld is een analyse-instrument dat we met Prinsjesdag naar de Kamer hebben gezonden. Dat zorgt dus voor het verkleinen van verschillen tussen de regio's.

In dat kader noem ik ook graag de toezegging aan de heer Van Dijk, zoals benoemd in de MIRT-brief, om een prioritering aan te brengen in MIRT-projecten. De eerste stap is om criteria vast te stellen aan de hand waarvan weging zal plaatsvinden. Dat betreft dus de benodigde personele en financiële middelen, de bijdrage aan de woningbouwopgave en de fase waarin het MIRT-project zich bevindt. Daarnaast betreft het de mate waarin het project bijdraagt aan de maatschappelijke opgave op het terrein van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid, de mate waarin het project bijdraagt aan het functioneren van internationale, nationale of regionale netwerken, en de mate waarin sprake is van cofinanciering door andere overheden of partijen. De regionale verdeling is daarbij natuurlijk ook absoluut een apart hoofdstuk. Een andere factor is het zicht op de stikstofruimte en de vergunbaarheid. Dit zijn dus allerlei factoren die we meewegen. We betrekken de Kamer bij de keuzes die we met elkaar maken.

Dan als laatste in mijn blokje. O nee, ik krijg er weer een paar bij. Het zijn er nog drie.

Allereerst een vraag van mevrouw Veltman, van de VVD. Hoe zorgt de minister ervoor dat het op orde brengen van onze infrastructuur prioriteit krijgt? Welk plan hebben we hiervoor? De groeiende opgave om onze infrastructuur van goede kwaliteit te houden is een prioriteit voor dit kabinet. Op 17 juni heb ik de Kamer over die aanpak geïnformeerd. Meer productie staat hierbij centraal. Daarbij is een groei van 2 naar 3 miljard per jaar geregeld voor het onderhoud. Een stabiel basiskwaliteitsniveau is hierbij noodzakelijk voor de netwerken, net als meerjarige afspraken met

Rijkswaterstaat, waardoor het werk slim gebundeld kan worden, en de financiële middelen hiervoor. Het gaat ook om die dealflow bij het aanbesteden, waar we het net over hebben gehad. Dat gaan we daarvoor doen. De inzet is nu natuurlijk het verder verhogen van de productiegroei, waarvoor de instandhoudingsopgave aanzienlijk hoger is. Hiervoor zullen ook aanvullende middelen nodig zijn. Hierover is de Kamer op 17 juni geïnformeerd met het Rebelrapport. Hier gaan we dus met alle kracht mee door, zeg ik tegen alle leden.

Dan nog een vraag van het lid Grinwis, van de ChristenUnie. Dit voorjaar wordt besloten of extra prijscompensatie nodig is. Ik kan helaas niet toezeggen om vooruitlopend op de voorjaarsbesluitvorming de Kamer te informeren. In de voorjaarsbesluitvorming wordt door het hele kabinet besloten om via de loon- en prijsbijstellingssystematiek middelen toe te voegen aan de begrotingen. Ik heb nog geen signalen ontvangen dat deze prijsbijstelling wordt ingehouden om rijksbrede problematiek op te lossen. In de Voorjaarsnota 2025 zal u geïnformeerd worden over de uitkering van de loon- en prijsbijstelling. We zullen dus geduld moeten hebben, maar de boodschap, ook binnen al uw partijen, is dat infrastructuur uiterst belangrijk is. Dat is mijn oproep aan ons allen.

Voorzitter. Als laatste een vraag van de heer Stoffer, van de SGP, over een integraal overzicht van de benodigde en beschikbare middelen op korte termijn. In de MIRT-brief wordt niet alleen naar het overzicht voor de informateur verwezen, maar staan ook een aantal aanvullingen. Een totaaloverzicht per project en opgave kan ik niet geven vanwege de onderhandelingspositie van het Rijk. Het gaat hierbij ook om marktgevoelige informatie. Ook geldt dat sommige risico's nog kunnen worden beheerst door bijvoorbeeld faseren of het aanpassen van de scope. De enorme budgetspanning op het Mobiliteitsfonds vergt scherpe keuzes. Dat kost tijd en zorgvuldigheid. Uw Kamer wordt geïnformeerd over de integrale voorjaarsbesluitvorming.

Tot zover mijn kopje algemeen.

De **voorzitter**:

Tot zover de introductie, zou ik bijna zeggen, maar het was het kopje algemeen.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik heb drie vragen. Die zal ik dan ook in drie interrupties doen. Dat is wel zo netjes. De eerste vraag gaat over de toezegging om nog dit voorjaar één project op te starten. Ik begrijp dat de minister aangeeft dat hij pas bij de Voorjaarsnota met besluitvorming hierover komt. Tegelijkertijd heeft het

kabinet nu al gezegd 200 miljoen vrij te spelen om een project weer op te starten. Ik zou dan een toezegging willen krijgen als antwoord op de volgende vraag; als dat niet kan is het prima, maar dan dienen we een motie in. We horen dat het kabinet alles op alles gaat zetten om dit voorjaar in ieder geval nog één project uit te zoeken en te laten beginnen. Het kabinet heeft met deze MIRT-brief het geld eigenlijk al geclaimd.

Minister **Madlener**:

Ja, het is inderdaad mijn ambitie om ieder jaar een van die zeventien projecten op te kunnen starten, dus ook dit voorjaar. Dan zal ik met het eerste project komen. We gaan dus kijken hoe de projecten scoren op de punten stikstof, maakbaarheid en budget. Dan zie ik daar wel een project opdoemen. Dat begint met de letter A en eindigt met 27. Dat is dan bij Amsterdam; ik bedoel: bij Almere. De woningbouw speelt daar natuurlijk ook een belangrijke rol in. Dat project gooit dus hoge ogen, maar ik zeg erbij dat het nog geen definitieve keuze is.

De heer **Heutink** (PVV):

Het is in ieder geval fijn om deze toezegging te hebben. Dat scheelt weer een motie. Dank u wel, zeg ik in de richting van de minister. Dan hoor ik het kabinet zeggen dat het dus voornemens is om ieder jaar één project op te starten. Ik ben echter wel even heel erg benieuwd of dat aantal nou samenhangt met de keuze om wat te gaan schuiven met het geld voor die zeventien gepauzeerde projecten. Met andere woorden, we gaan nu geld uitgeven en binnen die bepaalde projecten herverdelen. Heeft het kabinet zichzelf dan gelimiteerd op één per jaar? Of hadden we, als we die keuzes niet hadden gemaakt, er nog meer per jaar kunnen doen? Kunnen we dan eventueel nog een versnelling toepassen? Ik ben even benieuwd hoe dat werkt.

Minister **Madlener**:

Nou, een versnelling zal ik nooit uit de weg gaan. Of dat realistisch is, is de vraag. Als je kijkt naar al die projecten en naar de problemen rond de projecten qua financierbaarheid, stikstof en noem maar op, dan word je daar niet heel vrolijk van. Het is denk ik wel een mooi streven. Het kabinet heeft besloten om die zeventien projecten weer actief te maken. Ze zaten namelijk in de ijskast. Gezien ook de jaarlijkse verlenging van het MIRT-budget denk ik dat het realistisch is dat je ongeveer één project per jaar kan doen. Twee kleinere per jaar zou ook kunnen, als daar stikstofruimte en financiën voor beschikbaar zijn. Het is dus meer een soort streven dan echt beleid, maar het is denk ik wel een mooi streven.

De heer **Heutink** (PVV):

Het is zeker een mooi streven, zeg ik in de richting van de minister. Ik ben echter nog benieuwd naar het volgende. We gaan nu 700 miljoen voor die projecten anders verdelen. Heeft het kabinet zichzelf daarmee een extra beperking opgelegd in de snelheid waarmee we die projecten weer kunnen opstarten?

Minister **Madlener**:

Nee, dat is niet zo, want de restbudgetten in die projecten waren dermate laag dat dat niet een aanleg betekende of een aanleg in de weg stond. Het waren wel heel veel spaarpotjes, maar er zat per spaarpotje maar heel weinig in. Het ging dus niet om hele grote bedragen per project. We gaan dus gewoon elk jaar kijken naar het Mobiliteitsfonds en de ruimte die we krijgen om te zien waar we een spaarpot in één keer kunnen vullen, in plaats van dat we alles gaan zitten verdelen en gaan zitten wachten.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik denk dat dit mijn vierde interruptie is, maar ik vind wel dat die belangrijk is. Het gaat even over de 2,5 miljard die op de financiële plaat van de coalitie is vrijgespeeld richting het Mobiliteitsfonds, of in ieder geval richting infrastructuur. Ik hoorde de minister zeggen dat dat bestemd was voor woningbouw. Ik wil daar echter wel een nuance in aanbrengen en ik hoop dat de minister dat met mij eens is. Het gaat natuurlijk om de ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties. Het moet niet zo zijn dat straks bij de Woontop in één keer blijkt dat we van die 2,5 miljard allemaal huizen gaan bouwen. Nee, het is natuurlijk de bedoeling dat we de infrastructuur daarvoor gaan aanleggen.

Minister **Madlener**:

Het is heel goed dat het lid Heutink mij hierop wijst. Dat is inderdaad zo. Het gaat om ontsluiting voor woningbouw. De lokale wegen in een woonwijk horen natuurlijk te komen uit de grondexploitatie. Het gaat hier dus echt om de verbinding tussen een wijk en de hoofdinfrastructuur. Dat kan ook een provinciale weg zijn die we bijvoorbeeld samen kunnen opplussen. Het gaat dus absoluut niet om lantaarnpalen in de wijk zelf. Het moet echt de verbinding zijn tussen de woongebieden en de hoofdinfrastructuur. Daar kan ook een bus overheen rijden, dus het hoeft niet alleen maar voor de auto's te zijn. Het kan ook een fietspad zijn. Die combinatie zoeken we. Maar

inderdaad, het is niet bedoeld om tekorten in woningbouwprojecten an sich op te lossen. Daar heeft u helemaal gelijk in.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank voor dit eerste blok met antwoorden. Ik wil graag even verder ingaan op wat mijn voorganger zei over het opstarten van één project vanaf volgend jaar. Er is een potje. Geld wat eerst voor maatregelen bedoeld was, wordt nu in een potje gestopt en er wordt gekeken welk project als eerste opgestart kan worden. Het geld voor Hoevelaken is weggehaald. Ik begrijp dat er daar problemen zijn met stikstof, capaciteit en financiën zijn. Tegelijkertijd hoorde ik de minister zojuist zeggen dat hij de A27 volgend jaar wil aanpakken. Vooropgesteld, de VVD is blij met ieder wegproject dat wordt aangepakt om knelpunten op te lossen, dus ook de 27. Dat is helder. Alleen maak ik me hier wel zorgen. Hoevelaken is al jarenlang in beeld bij de Kamer, bij het kabinet en vooral bij alle mensen die daar iedere dag in de file staan, van oost naar west en van noord naar zuid. Ik maak mij zorgen, omdat er volgens mij een manier is om Hoevelaken gefaseerd aan te pakken. Als je een gefaseerde aanpak mogelijk maakt voor Hoevelaken, zou je dat ook kunnen oppakken. De reden waarom ik dit vraag is dat als je de A27 zou oppakken, dat een extra groot knelpunt bij Hoevelaken zou kunnen opleveren door het verkeer dat ook vanaf de A27 daar nog extra bovenop komt. En het zou ook nog eens een extra stikstofprobleem kunnen betekenen om diezelfde reden.

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dus de vraag is: hoe moet ik dit nou met elkaar rijmen? Is het niet beter om eerst te kijken naar een gefaseerde aanpak van Hoevelaken om te voorkomen dat dat knelpunt nog groter wordt?

Minister **Madlener**:

Ik kom daar straks nog op bij de regio's. Dit is een project in een regio; vandaar dat ik dat net niet genoemd heb. Het woord "Hoevelaken" valt heel veel in deze commissie, al jarenlang. Ik denk dat iedereen de noodzakelijkheid van dat project onderkent, inderdaad als een soort draaischijf in Nederland. Ik heb dat zeker helder op het netvlies. Het heeft ook echt een hoge prioriteit voor dit kabinet, maar de stikstofruimte ontbreekt. We gaan wel een gefaseerde aanpak onderzoeken, precies zoals mevrouw Veltman hier aangeeft. Wellicht kan dat helpen bij de uiteindelijke

uitvoering. De stikstofruimte is op dit moment nog niet aanwezig, maar dit project heeft wel al onze aandacht en prioriteit. Als we kans zien om daar te starten, dan zullen we dat zeker doen.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Hartstikke goed. We zullen met een motie kracht bijzetten dat als dat lukt, Hoevelaken als prioriteit geldt.

Ik heb nog een tweede interruptie. Ik weet niet of ik dat van tevoren moest aangeven. Ik had 'm in ieder geval hier klaarstaan.

De **voorzitter**:

Nee, gaat u snel door. Graag een korte vraag.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Die gaat over de aanbestedingen. De minister zegt: we werken aan een dealflow, zodat we langjarig vooruit kunnen plannen. Alleen is het nu in de praktijk nog niet zo en wordt het ook niet zo ervaren. We verkeren in goed gezelschap. Ik citeer de koning in zijn troonrede: de beleidswerkelijkheid van de tekentafel past in veel gevallen niet bij de praktijk van alledag. Dat is juist hier bij aanbestedingen in extreme mate het geval. Mijn vraag is of die dealflow er dan ook echt komen, met het meerjarig terug plannen van het beeld dat je over tien jaar hebt, zodat nu helder is wat er gerealiseerd kan worden en zodat dat transparant is voor de Kamer, voor de markt en voor de sector.

Minister **Madlener**:

Rijkswaterstaat is nu heel druk bezig om dit aanbestedingsbeleid door te lichten en er een plan voor te maken. Ik kom daarmee naar de Kamer.

De heer **Pierik** (BBB):

De minister noemt een paar keer dat er een probleem is met de stikstofruimte om MIRT-projecten door te laten gaan. Ik wil graag weten wat precies de inzet van de minister is om die stikstofproblemen op te lossen en of hij een beetje kan aangeven op welke termijn dat enige soelaas zou kunnen bieden om deze dingen vlot te trekken.

Minister **Madlener**:

Stikstof heeft alle prioriteit voor dit kabinet. Ook de eigen minister van BBB is daar druk mee bezig. Over een knellend pak gesproken: dat is echt een heel groot probleem in Nederland. We moeten op alle fronten werken aan een oplossing. Dat moet in Brussel, dat moet met creatief denken over een soort ondergrens die wat hoger ligt, zodat kleinere projecten niet meer worden tegengehouden, maar dat moet ook met de stikstofaanpak van de minister van LVVN. Dit vereist creatief denken op alle bestuurslagen om te zien of we hieruit kunnen komen. Soms is het ook het opkopen van stikstofruimte om extern te salderen; dat kan ook een oplossing in een bepaald geval of in een bepaalde regio zijn. Maar goed, dan moet die ruimte wel voorhanden zijn, en je moet 30% afromen. Ik denk dat we met z'n allen aan de bak moeten om dit probleem te lijf te gaan. Ik werk goed samen met de minister van LVVN.

De heer **Pierik** (BBB):

Over dat extern salderen. Hoe kijkt de minister aan tegen het uitkopen van boeren om infrastructurele projecten vlot te trekken?

Minister **Madlener**:

Het kan een oplossing zijn voor een bepaald project. Als er boerderijen met stikstofruimte te koop staan, dan is dat mogelijk. Maar we kunnen dat niet voor heel Nederland doen. Dat is juist niet de bedoeling. We proberen te kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat er minder stikstof wordt uitstoten. In het wegverkeer zien we steeds meer elektrische auto's en ook steeds meer nieuwe auto's, die veel minder stikstof uitstoten. Dat helpt. We moeten op verschillende terreinen kijken wat we kunnen doen aan het stikstofprobleem, ook juridisch. Die ondergrens zou enorm helpen. Zo moeten we aan alle kanten kijken wat we kunnen doen. Het opkopen van boerderijen of stikstofruimte is een soort last resort. Dat is geen oplossing voor heel Nederland, want dan houden we geen boeren meer over.

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

Dank aan de minister voor zijn eerste blokje. Het zijn hele relevante punten, die ook heel veel beleid raken. Ik heb daar nog twee vragen over. De eerste gaat over de criteria voor de 2,5 miljard, het geld dat we extra te besteden hebben voor de ontsluiting van woningbouw. Het is belangrijk dat we dat goed doen, want dat kunnen we maar één keer verdelen. De minister zei hierover: het zou best kunnen dat de eerdere projecten die in het kader van 7,5 zijn gehonoreerd, daarvoor ook in aanmerking komen, maar dan moeten er wel nieuwe woningen worden gerealiseerd. Ik krijg signalen uit het land dat het projecten voor woonwijken zijn waarvoor de spade bijna in de grond

gaat. Die zijn eigenlijk helemaal klaar, daar kun je niet zomaar een paar duizend woningen bij zetten; misschien wel een paar. Wil de minister het in ieder geval niet uitsluiten als hij de criteria voor die 2,5 miljard verder uitwerkt? Dat type projecten dus. Denk aan de Poort van Hoorn en Haarlem Nieuw-Zuid. Daar kan bijna begonnen worden, maar is er nog wel een gat vanwege prijsstijgingen et cetera. Wellicht kunnen die toch in aanmerking komen voor een klein deel van die 2,5 miljard.

Minister **Madlener**:

Ik zou daar heel voorzichtig mee willen zijn, maar eigenlijk ben ik geneigd te zeggen dat wij dat vooral niet moeten doen. Er zijn natuurlijk heel veel projecten met een onrendabele top vanwege alle kostenstijgingen. Dan is die 2,5 miljard snel op en hebben we nog geen extra woningen. Het moet hier echt gaan om nieuwe woningen. Als je zo'n bestaand project kunt uitbreiden met nieuwe woningen, is het logisch dat je naar dit geld kijkt, maar het is echt bedoeld voor nieuwe, aanvullende woningbouw. Er is al 7,5 in die projecten voor nieuwe woonwijken gegaan. We moeten hier wel een duidelijke lijn trekken, denk ik. Ik zou zeggen: nee, tenzij er echt extra woningen worden toegevoegd aan het project dat nog niet helemaal rond is.

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

Dit is dan toch een beetje een papieren werkelijkheid. Die woningen zijn nog niet gebouwd. Ze zitten in de pijplijn. Er wordt gewacht op het dichtens van een financieel tekort, opdat de spade in de grond gaat en er woningen worden gebouwd voor 2030. Volgens mij is alles gericht op het zo snel mogelijk oplossen van de woningcrisis. Ik proef nog wel iets van ruimte bij de minister. Volgens mij sluit hij het niet helemaal uit. Daar doe ik het voor dit moment dan mee.

Dan ga ik naar mijn tweede vraag, namelijk over de 290 miljoen voor kleine maatregelen in het kader van de doorstroming op het hoofdwegennet en het stimuleren van gepauzeerde projecten. Ik hoorde in het kader van de spitstreinen een opmerking die ik maar als algemeen duid: geen ja, geen nee. Ik hoor graag een aanscherping, ook omdat het vele regio's raakt die nadenken over maatregelen die ze gaan indienen om in aanmerking te komen voor de 290 miljoen. Even in alle scherpte: het is dus mogelijk om ook ov- en fietsprojecten die leiden tot minder autoverkeer vanwege gebruikmaking van andere modaliteiten, te financieren uit die 290 miljoen?

Minister **Madlener**:

Ja, ik heb dat in het gesprek met de regio's niet uitgesloten, maar daar wel uitdrukkelijk bij verteld dat het aantoonbaar moet leiden tot minder

verkeersdruk. Dat was de oorspronkelijke doelstelling van dit geld. Dat geld hebben we eruit gehaald, maar dat moet en wel blijven zorgen voor minder verkeersdruk. Er zijn natuurlijk tal van projecten. Het is heel verleidelijk om hier geld te gebruiken voor heel andere doelstellingen. Dat was eigenlijk ook bij uw vorige vraag zo. Kijk, de minister van Wonen heeft 5 miljard gekregen voor onrendabele toppen en andere problemen, of grondaankopen en noem maar op, om daar die woningbouw mogelijk te maken. Die 2,5 miljard is echt bedoeld voor extra woningbouw. Dat staat ook uitdrukkelijk in het hoofdlijnenakkoord, dus ik wil hier ook wel een beetje streng zijn. En dat geldt dus ook voor die tweede vraag. Ik denk dan: als we zeggen tegen de regio "kom maar met allerlei projecten die leuk zijn", dan is dat wel heel snel weg. Het gaat "maar" om 290 miljoen. Dus ik zou zeggen: nee, tenzij. Het moet écht aantoonbaar werken. Maar ik sluit het niet uit, dus in die zin is het ook weer niet helemaal "nee".

De **voorzitter**:

Ik ga weer even naar de commissie. Het lid Kostić, ga uw gang.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Het gaat hier de hele tijd om fatbikes, maar ik ga het toch even naar het onderwerp terugbrengen. Wat mij wel opvalt is dat wij de enigen zijn die over de potentie van groen rondom onze infrastructuur beginnen, terwijl dat onderwerp echt iets is wat ons allemaal, van links tot rechts, verbindt. We hebben samen met de PVV hierover een motie aangenomen. Ik ben blij om van de minister de twee toezeggingen te horen over Kleurkeur en over de potentie van meer biodiversiteit in de bermen en het gesprek met de werkgroep. Tegelijkertijd had ik een vraag die niet helemaal was beantwoord. Wij moeten nu proactief aan het ministerie vragen om ons met informatie te voeden om te kijken waar nog kansen liggen. Ik wil toch mijn vraag aan de minister herhalen of hij ons proactief minstens elk jaar, misschien rond deze periode, wil voeden met de stand van zaken rondom de bermen en daarbij ook elke keer te kijken met welke stappen eventueel meer ecologische en maatschappelijke winst kan worden behaald. Nou ja, desnoods dus budgetneutraal.

Minister **Madlener**:

Ik heb al toegezegd dat we gaan kijken naar Kleurkeur -- zo heet het geloof ik -- en die wegbermen. Ik heb dan ook nog wel een tegenvraag. We zien al veel ecologische dingen; maabeleid, en dan zie je allemaal van die mooie bloemen in de berm staan. Dat is hartstikke leuk, maar je vraagt je wel heel erg af: dat trekt natuurlijk ook dieren aan; en die bijtjes en vlindertjes vliegen

zo op je voorruit en die egeltjes gaan daar ook lekker in de berm zitten spelen. Dus ik denk dat het ook weleens een beetje dubbel is. Maar goed, u heeft daar vast meer verstand van dan ik. Ik heb u al toegezegd dat we hier zeker naar gaan kijken, maar dit was even een particuliere vraag die ik daarbij heb. Want ja, ik denk dan: je zal maar een bij zijn en je vliegt dan zo tussen die auto's door langs de snelweg ... En inderdaad, haha, het volgende is dan dat we een snelheidsbeperking moeten instellen. Maar goed, ik heb het u toegezegd. We houden allemaal van bloemen en bijen, dus als dat kan en als dat zinvol is, doen we dat natuurlijk graag.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dit was een herhaling van mijn vraag dus, voordat we uit de losse pols allemaal dingen gaan doen. Mijn vraag was: wil de minister ons proactief informeren over de stand van zaken rond de bermen, zodat we niet elke keer om allerlei informatie hoeven te vragen en dan te laat een brief krijgen? Want nu zitten we een beetje half, zonder informatie, het debat te voeren. Dat was dus eigenlijk de vraag die ik had gesteld, en daar graag een duidelijk antwoord op.

Minister **Madlener**:

Ja, dat is waar; die vraag heb ik niet beantwoord. Ik heb u toegezegd ... We maken een begin. We gaan samen met uw organisaties kijken wat we kunnen doen. Laten we dan ook, als we dat begin gemaakt hebben, bekijken hoe we in rapportagevorm uw Kamer op de hoogte kunnen houden van de stand van zaken. Is dat een werkbare afspraak?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dat lijkt voorlopig een werkbare afspraak, heel fijn. Dan ten slotte deze vraag voor als het gaat om de aanrijdingen met dieren. Kijk, en dat zegt ook de Dierenbescherming in haar rapport, het punt is: er is geen centraal registratiesysteem, dus we weten eigenlijk niet goed wat de hotspots zijn van de aanrijdingen en in hoeverre de preventieve maatregelen die overal en nergens worden genomen, voldoende helpen. We zien dat het aantal aanrijdingen, voor zover dat ingeschat kan worden, wel steeds stijgt, dus blijktbaar is daar iets meer nodig. Het enige wat ik de minister vraag, is om met de organisaties die ik net heb genoemd, SoortenNL, de Dierenbescherming en DierenLot, te kijken of en hoe er eventueel een centraal registratiesysteem kan worden opgezet, zodat we kunnen kijken waar de eventuele hotspots zitten en of de preventieve maatregelen effectief genoeg zijn. Een verkennend gesprek met die organisaties zou mij al heel erg helpen.

Minister **Madlener**:

Ik heb net in de beantwoording al gezegd dat er wel registratie plaatsvindt op rijkswegen. Ik weet niet of het lid Kostić ook de provinciale of andere wegen bedoelt. Kan ik daar in tweede termijn op terugkomen, voorzitter?

De **voorzitter**:

Ja, waarom niet? Helemaal goed. De minister komt daar in de tweede termijn op terug. Ik kijk nog even of er andere leden zijn met een interruptie. Dat is niet het geval. Als ik het goed gezien heb net, dan mag ik nu het woord geven aan de staatssecretaris voor het blokje algemeen. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank, voorzitter. Ik heb een stukje algemene tekst en vier vragen waar ik op inga. Ik dank de commissie voor alle vragen en opmerkingen en voor de discussie in eerste termijn. Ik kan daar direct één ding over opmerken, want de heer Grinwis zag mij op een gegeven moment nee schudden. Ik zal u vertellen waar dat vandaan kwam. Er was een opmerking van de heer Van Dijk namens NSC. Hij vroeg mij vooral creatief te zijn. Er kwamen een aantal creatieve dingen op tafel en vervolgens ontstond er een discussie waarin een deel van de Kamer de creatieve ideeën van andere leden minder goed zei te vinden. Daar schudde ik mijn hoofd om, omdat ik juist creatief wil zijn en alle opties op tafel wil houden. Dat is de reden waarom ik op een gegeven moment even mijn hoofd schudde. Ik had gehoopt dat het debat me zou helpen om creatiever te zijn, maar soms was het net het tegenovergestelde. Dat was de reden waarom ik nee schudde, zeg ik tegen de leden van deze commissie.

In zijn algemeenheid -- dat zal u ook niet verbazen -- zal ik mij in dit notaoverleg MIRT met name concentreren op het openbaar vervoer en de fiets, waar ook heel veel vragen over gesteld zijn en opmerkingen over gemaakt zijn. Dat zien we bijvoorbeeld ook aan de grote delegatie uit Noord-Nederland die vandaag op de tribune zit. Daaraan zien we dat deze onderwerpen ook enorm leven in de regio. Ondanks de financiële krapte, waar de minister ook al iets over zei, zien we toch dat er een enorme betrokkenheid is vanuit het hele land.

Gelukkig bereiken we nog steeds wel concrete resultaten. Ik zal er een paar noemen. We hebben 18 miljoen euro geïnvesteerd in twaalf verschillende doorfietsroutes in het hele land, waardoor ook de fiets een veilige en aantrekkelijke keuze blijft om mee naar je werk, school of evenement te gaan of om mee op bezoek te gaan. Dat is een mooi voorbeeld, denk ik. Het tweede voorbeeld dat ik wil noemen is de metropoolregio Rotterdam-Den

Haag, die met het ministerie een afspraak heeft gemaakt om volgend jaar gezamenlijk 550 miljoen euro te investeren in de uitbreiding van het metronet van Rotterdam en in de RandstadRail. In de regio Zuid hebben we bijvoorbeeld met de provincie Limburg afspraken gemaakt over de verbetering van de regionale en internationale bereikbaarheid door de herbestemming van de rijksbijdrage van 36,7 miljoen euro die ooit bedoeld was voor de tram tussen Hasselt en Maastricht. De laatste voorbeelden zijn de Brabantse Meierij en de regio Haarlem, Schiphol en Amsterdam, waar we starten met pilots om de BRT, de Bus Rapid Transit, van de grond te krijgen. Dit zeg ik om maar een aantal voorbeelden te noemen.

Daarnaast zal ik ook in mijn inleiding alvast stilstaan bij de Nedersaksenlijn en de Lelylijn, waarbij ik wel aangeef dat ik daar zo meteen bij de bespreking van de regio Noord uitgebreider op terug ga komen. Ik heb toch een aantal algemene opmerkingen. Het kabinet ziet duidelijk de meerwaarde van zowel de Lelylijn als de Nedersaksenlijn; dat heb ik al meerdere keren aangegeven. Zo zien we ook dat de lijnen de reistijd fors kunnen verkorten en veel kunnen betekenen voor de woningbouw, de bereikbaarheid van onderwijs en voorzieningen, en de economie in heel noordelijk Nederland. De meest voor de hand liggende variant van de Lelylijn kost 13,8 miljard euro. U heeft die informatie van mij ontvangen. Voor de Nedersaksenlijn is ruim 1,7 miljard euro nodig. Die middelen zijn er op dit moment niet. Dat is geen verrassing. Voor de Lelylijn is 3,4 miljard gereserveerd, maar dat is niet voldoende om te voldoen aan de eis dat 75% van de financiering rond is. Daar ging ook een deel van de discussie net over. Voor de Nedersaksenlijn is op dit moment 85 miljoen gereserveerd. Ook dat komt niet in de buurt van 75%. Ik kom daar bij de bespreking van de regio Noord echt uitgebreider op terug, maar ik zeg dit wel even om de cijfers met elkaar scherp te hebben. We hebben met de regio afgesproken dat we nog voor het einde van dit jaar in gesprek gaan over de vervolgstappen voor beide lijnen. De planning is op dit moment dat dat zal zijn op 20 december. Dus nog voor de kerst zullen wij een volgende afspraak hebben met de regio.

Ik wil daarbij het volgende opmerken. De hiervoor genoemde ontwikkelingen zijn eigenlijk alleen mogelijk als de basiskwaliteit van het spoor wel op orde is. Wat dat betreft is de stap die we daarop gezet hebben even belangrijk. Wij hebben namelijk voor de bekostiging van het basiskwaliteitsniveau spoor bijna 900 miljoen euro binnen het Mobiliteitsfonds als dekking gevonden. Ik denk dat dat heel belangrijk is, want daarmee garanderen we de kwaliteit die we allemaal voor ogen hebben. Hierdoor kunnen treinen blijven rijden en is er een goede basis voor de verdere ontwikkeling van het netwerk.

Op 15 december zal met de nieuwe dienstregelingen een grote uitbreiding plaatsvinden van het aantal treinen in Nederland. De NS laat 1.600 treinen per week meer rijden dan in 2024. Dan komen ook weer tienminutentreinen terug die de afgelopen jaren niet hebben kunnen rijden. Een mooie mijlpaal is de komst van een nieuwe tienminutentrein tussen bijvoorbeeld Den Haag en Rotterdam door oplevering van extra spoorinfrastructuur.

Dan zal ik nu overgaan tot de beantwoording van de vier vragen onder de kop algemeen. Allereerst: hoe staat het met de uitvoering van de motie van de leden Bamenga en Vedder over de Bus Rapid Transit? De motie vraagt ons om locaties voor de BRT in kaart te brengen. Op dit moment doe ik samen met de decentrale overheden, vervoerders en wegbeheerders een brede verkenning hiervoor binnen de regio's. Deze verkenning is naar verwachting voor de zomer afgerond.

De tweede vraag is van de heer Van Dijk van NSC. Kan de staatssecretaris verzekeren dat er sprake is van structurele cofinanciering van het Rijk van de doorfietsroutes, zodat er een landelijk dekkend netwerk ontstaat? In essentie is hiervoor tot 2036 6 miljoen euro per jaar gereserveerd. Voor de eerste 18 miljoen, dus bij elkaar voor drie jaar, heb ik dit jaar afspraken gemaakt. Op dit moment heb ik niet meer beschikbaar om mee te betalen aan de aanleg van de doorfietsroutes. Dat is het bedrag waar we het over hebben. Volgens mij hebben we daar recent ook al over gesproken in een commissie. Er is nog wel een klein restant over, dus volgens mij, uit mijn hoofd, is het bedrag 19,2 of 19,4, maar het is dus 6 miljoen per jaar.

Dan heb ik nog een vraag, wederom van de heer Van Dijk, over de afgevalen projecten voor de doorfietsroutes. Blijven die in beeld en lopen ze mee in het gebiedsproces rondom de verdeling van de 2,5 miljard euro? Heel concreet was de vraag: zie ik mogelijkheden voor bijvoorbeeld de routes Nijkerk-Harderwijk-Zwolle, Apeldoorn-Deventer en Apeldoorn-Epe-Zwolle. Dat waren de voorbeelden die de heer Van Dijk specifiek noemde. De 2,5 miljard wordt ingezet om nieuwe woningen bereikbaar te maken. Ik hanteer dezelfde strengheid als de minister in dezen. Als projecten die uw Kamer noemt daaraan kunnen bijdragen, kunnen ze door gemeenten worden betrokken in hun aanvraag, maar dat betekent niet dat ze daar automatisch geld voor gaan krijgen. De opgaven zijn groot en de middelen zijn beperkt, dus we zullen daar heel kritisch in moeten zijn.

Dan de laatste vraag, van het lid De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid. In het regeerprogramma staat dat er een voorstel komt voor de aansluiting van vijf treinstations op de hsl-lijnen net over de grens. Wat voor voorstel wordt dat precies? Welk budget is hiervoor gereserveerd? In het regeerprogramma wordt aangekondigd dat we met een voorstel komen. We verwachten dat in de eerste helft van 2025 aan uw Kamer te zenden. Het voorstel zal ingaan op de aansluiting van deze hsl-lijnen over de grens, maar ook op andere relevante thema's, zoals het wegnemen van belemmeringen voor nieuwe vervoerders. Het voorstel zal voortbouwen op het Werkprogramma Internationaal Spoor, waarmee we nu al werken aan het verbeteren van internationale spoorverbindingen.

Dat is het einde van mijn inleiding algemeen, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Grinwis voor een interruptie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Helder dat de staatssecretaris dat hoofdschudden heeft opgehelderd. Dat is helder. Maar ik hoop dat hij net zo helder kan zijn over de Nedersaksenlijn. Eigenlijk zegt hij over het proces: ik ga nog voor de kerst weer in overleg met de regio. Maar bij de begrotingsbehandeling IenW werd niet alleen een motie ingediend door collega's Pierik en Van Dijk over een soort inspanningsverplichting, maar werd ook een motie ingediend om tot een breed interdepartementaal financieringsvoorstel voor een MIRT-verkenning Nedersaksenlijn te komen, om samen met de bijdrage van de brede regio een MIRT-verkenning naar de Nedersaksenlijn te kunnen starten. De staatssecretaris zei toen tegen mij: houd 'm alstublieft nog even aan, want dan gaan we het er bij het MIRT-debat over hebben. Wat is nou zijn positie ten opzichte van deze eerdere motie? Wat is de ambitie van de staatssecretaris met betrekking tot het brede financieringsvoorstel en het starten van een MIRT-verkenning? Waartoe verplicht hij zich? Wanneer wil hij daarover klare wijn schenken?

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank voor de vraag, zeg ik via de voorzitter tegen de heer Grinwis. Laat ik in elk geval vooropstellen dat er nog een gesprek moet plaatsvinden met de regio op 20 december. Het idee is nu inderdaad om interdepartementaal, in afstemming met alle bewindspersonen die dit raakt, uiteindelijk te kijken hoe we recht kunnen doen aan wat er in het hoofdlijnenakkoord en regeerprogramma staat en wat ook bij de troonrede -- daar werd ook al aan gerefereerd -- door de koning is uitgesproken. Daar zijn we eigenlijk al een hele tijd mee bezig. Net gaf ik in mijn inleiding ook aan: wat is nou de impact van deze twee lijnen op noordelijk Nederland? Dat gaat dus verder dan alleen maar Infrastructuur, Woningbouw en economie; legio zaken raakt hieraan. Alleen, ik schetste net heel duidelijk: het dilemma is financieel van aard. Dat wil niet zeggen dat wij niet de intentie hebben om hier iets voor te gaan doen. Ik kan daar alleen niet in mijn eentje op dit moment over besluiten, simpelweg omdat wij binnen Infrastructuur en Waterstaat niet voldoende middelen hebben om hier eigenstandig een beweging in te maken. Dat is de reden waarom wij dat eerst interdepartementaal met elkaar proberen af te stemmen. Die discussie loopt al een tijd, maar er is op dit moment nog geen overeenstemming over. Dat is de reden waarom ik een slag om de arm houd. En ja, er is binnen het kabinet absoluut de intentie om voor beide lijnen, waar mogelijk, stappen te zetten. Ik zal dan ook creatief zijn. Er is ook inzet vanuit mijn kant. Ik voel de urgentie. Maar dan moet ik bijvoorbeeld nog wel kijken hoe we omgaan met de 75%-regel, die denk ik heel relevant is.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dank u, zeg ik richting de staatssecretaris. Maar de staatssecretaris spreekt nog steeds een soort intentie uit. Maar het gaat bij de Nedersaksenlijn -- daar richtte ik mijn interruptie op -- om een bedrag van 1,7 miljard. Dat schetste de staatssecretaris net. Dat bedrag is overzichtelijker dan het grote bedrag voor de Lelylijn. Nochtans is het op dit moment niet gedekt. Maar er zijn natuurlijk best potjes denkbaar, zowel binnen het ministerie als bij het kabinet. We hebben net de discussie gehad over de 2,5 miljard bij woningbouw. Er wordt dus woningbouw gepland en niet zo'n beetje ook: het gaat om 50.000 extra woningen rondom de Nedersaksenlijn. Mijn vraag is: wanneer kunnen wij dan wel een financieringsvoorstel tegemoetzien? Ik snap namelijk dat de staatssecretaris nu nog zegt: het is mijn intentie. Maar wanneer wordt die intentie door de staatssecretaris omgezet in een keuze? Of anders gezegd: kan hij voor de zomer van 2025 een keuze maken en oordeel Kamer geven op de motie die hij mij tijdens de begrotingsbehandeling verzocht aan te houden? Dat stond namelijk aan het eind van het dictum dat ik net voorlas: verzoekt de Kamer hierover voor de zomer van 2025 te informeren.

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij is de logische volgorde dat wij het gesprek hebben met de regio en vervolgens bij de Voorjaarsnota met een voorstel komen. Dat is de intentie. Het kan ook zijn -- ik wil daar heel helder over zijn -- dat we er niet met z'n allen uit komen. Dat zou ik heel vervelend vinden voor de regio. Niemand heeft die intentie, maar ik kan hier niet honderd procent garanderen dat we er bij beide projecten uit gaan komen. De intentie is er. Iedereen zal het graag willen. Dat merk ik hier in de Kamer, in het kabinet, op de publieke tribune en in het land. Maar dan nog kan ik hier niet keihard zeggen dat we eruit gaan komen. Daarvoor zijn er gewoon te veel belangrijke componenten. Voor alles moeten we de nodige tijd nemen om uiteindelijk met het goede voorstel te komen.

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

Volgens mij is dit een van de belangrijke onderwerpen van vandaag. Het is dus ook goed om dit echt scherp te hebben. We hebben het over de Nedersaksenlijn. We zien daarbij dat het gat groot is. Maar gegeven hoe hier in de Kamer over gesproken wordt en gegeven de verschillende potjes, lijkt dat overkomelijk. Ik ben er al heel blij mee dat de staatssecretaris zegt dat hij geen mogelijkheden gaat uitsluiten. Maar mag ik de staatssecretaris dan zo interpreteren dat hij die creativiteit ten volle gaat benutten, dat hij met de regio in gesprek gaat en dat hij ervoor gaat zorgen dat er bij de

Voorjaarsnota een voorstel ligt, zodat de MIRT-verkenning gestart kan worden?

Staatssecretaris **Jansen**:

De staatssecretaris gaat zijn stinkende best doen. Dat is het enige wat ik zeg. Want als ik nu bij de Voorjaarsnota niet met een voorstel kom dat recht doet aan de verwachtingen van de heer Van Dijk, dan zijn we met z'n allen teleurgesteld. Ik ga mijn stinkende best doen. Ik ga in gesprek met de regio. We gaan kijken of we het interdepartementaal met elkaar kunnen afstemmen. Uiteindelijk hopen we allemaal met een goed voorstel te kunnen komen, dat recht doet aan alle sentimenten en intenties die er zijn.

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

Ik ben daar blij mee. Tegelijkertijd zou ik bijna willen zeggen dat die inspanningsverplichting tot een resultaat moet leiden. Ik denk dat de staatssecretaris dat ook zo voelt vanuit de Kamer. We geven de staatssecretaris graag de ruimte om dat te doen, maar wel met de urgentie dat dat voorstel er echt moet komen. Het gaat erom dat de verkenning, met die 75%, daadwerkelijk gestart kan worden. Dit is nodig. Dat voelt de staatssecretaris volgens mij ook wel aan. Als dat niet het geval is, moeten we gaan kijken hoe het wél kan. Ik wil dus meegeven dat de Kamer er zo in zit. Nu is de staatssecretaris aan zet. Ik wil meegeven dat hij alles op alles moet zetten. Ik zie dat echt als een resultaatsverplichting. Ik wil de staatssecretaris echt in alle helderheid meegeven dat het voor de NSC-fractie van belang is dat we die MIRT-verkenning bij de Voorjaarsnota kunnen starten.

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij voelen wij dezelfde urgentie, meneer Van Dijk.

De **voorzitter**:

Ik hoor de staatssecretaris zeggen dat hij zich ervoor gaat inspannen om tot een resultaat te komen. Ik kijk even of er nog andere interrupties. Dat is niet het geval. O, er is toch nog een interruptie van de heer De Hoop.

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

Ja, want ik verwacht dat er bij de Voorjaarsnota dan een voorstel komt voor de MIRT-verkenning. De vraag die ik dan nog heb -- ik denk dat de staatssecretaris daar later op in zal gaan -- is hoe de staatssecretaris naar

het voorstel kijkt dat NSC hier vandaag op tafel legt. Dat was eigenlijk een soort van MIRT-verkenning light. Ziet hij dat als een aanmoediging om bij de Voorjaarsnota met een MIRT-verkenning te komen of voelt dat als overbodig omdat hij al zegt dat hij bij de Voorjaarsnota met een MIRT-verkenning wil komen? Ik ben benieuwd hoe hij dat weegt. Aangezien we dat debat nu toch al hebben, ben ik benieuwd naar zijn appreciatie van dat debat en van het voorstel dat NSC vandaag op tafel legt.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank aan de heer De Hoop voor deze vraag. De crux zit volgens mij een beetje in de term "MIRT-verkenning", want dan komen we ook in aanraking met de 75%-regeling, die we allemaal heel belangrijk vinden en die ook belangrijk is. Dat zie je ook aan de tegenvallers waar we in de afgelopen tijd mee geconfronteerd zijn. Misschien is het mogelijk om een stap te zetten zonder dat het een "MIRT-verkenning" heet. Ook daar ligt een mogelijkheid. Dat is precies de ruimte die wij nu nodig hebben om te kijken wat we kunnen doen. Want als het een MIRT-verkenning is, dan hebben we gewoon te maken met de 75%-regeling en kunnen we er verder niets mee doen.

De **voorzitter**:

De heer Heutink of mevrouw Vedder. Ik weet niet wie eerder was.

De heer **Heutink** (PVV):

Als het mag, wil ik even een verduidelijkende vraag stellen. Begrijp ik het goed dat de staatssecretaris zegt dat het voorstel van de VVD en NSC een andere vorm van een onderzoek of masterplan, of hoe je het ook wilt noemen, voor de Lelylijn behelst? De staatssecretaris wil zo'n zelfde idee hebben voor de Nedersaksenlijn. Begrijp ik dat goed?

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik denk dat dit soort voorstellen zeker helpen. Dat is ook precies hoe we met de regio het gesprek hebben gevoerd. We kijken hoe we toch een stap kunnen zetten zonder dat het een MIRT-verkenning is, omdat daar voorwaarden aan zitten. Dat was de discussie die we met elkaar hebben gehad en dat is ook precies de discussie die we binnen het kabinet aan het voeren zijn om te kijken of we toch stappen kunnen zetten.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik heb daar toch een vervolgvraag over. We zien dat de Nedersaksenlijn in principe tot in detail is uitgewerkt. We weten waar de stations komen, waar de rails liggen en hoe het eruit moet zien. Alleen het financieringsvraagstuk is nog heel belangrijk. Mijn vraag is: hoe gaan we het project verder helpen met zo'n specifiek onderzoek naar de Nedersaksenlijn? Wat geeft dat ons aan meer informatie dan er nu al is?

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat gaat blijken uit de appreciatie die wij zo meteen gaan geven op grond van de motie die genoemd is.

De **voorzitter**:

Laten we het debat voeren als we alle informatie hebben, zou ik willen voorstellen. Dat vergt iets van uw geduld als Kamerleden. Ik kijk alsnog naar mevrouw Vedder, want ik wil alle ruimte geven voor de interrupties die nu nodig zijn.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Volgens mij willen we bijna Kamerbreed stappen vooruit zetten, ook op het punt van de Nedersaksenlijn. Maar ik zie niet in wat een tussenfase, tussen een MIRT-onderzoek en een MIRT-verkenning, extra gaat brengen voor de Nedersaksenlijn. De enige logische vervolgstap voor de Nedersaksenlijn is om een financieringsvoorstel naar de Kamer te brengen, waarna we vervolgens kunnen overgaan tot een MIRT-verkenning. Ik hoorde de staatssecretaris net zeggen: ik kom voor de Voorjaarsnota met een voorstel naar de Kamer. Maar ik ben nog een beetje aan het zoeken naar wat er straks ligt. Is het mogelijk voor de staatssecretaris om voor de Voorjaarsnota met een plan te komen voor die 75% aan financiering? Die financiering hoeft er niet te liggen voor de Voorjaarsnota, maar ik zou voor de Voorjaarsnota wel graag willen weten hoe we daar gaan komen en wanneer we kunnen beginnen met de MIRT-verkenning.

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij heb ik net vrij helder geschetst wat het traject is dat we doorlopen. We hebben een gesprek met de regio en we zijn hier binnen het kabinet naar aan het kijken. Bij de Voorjaarsnota komen we met een voorstel, ervan uitgaande dat we er met z'n allen uit zijn gekomen. Maar ik wil daar niet op vooruitlopen. Ik kan niet nu tegen u zeggen: ik ga in maart of in april met iets komen. Dit is hetgeen ik gezegd heb: bij de Voorjaarsnota denken wij met een voorstel te kunnen komen voor zowel de Nedersaksenlijn als de

Lelylijn. Dat is onze intentie en volgens mij hebben we dat ook al meerdere keren aan de Kamer vermeld.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik wacht heel eventjes of er nog interrupties zijn. Dat is niet het geval. Als ik het goed begrepen heb, is nu de minister aan de beurt voor een specifiek landsdeel. Zuidwest, hoor ik. Gaat uw gang.

Minister Madlener:

We doen het als volgt. Zuidwest, daarna Zuid, Noord, Noordwest, Oost. Dezelfde volgorde als daarnet. Over regio Zuidwest zijn aan mij de volgende vragen gesteld, te beginnen met die van de heer Van Dijk van NSC over de Van Brienoordbrug. Hij sprak over de stijgende projectkosten van de Van Brienoordbrug. Na de afgebroken aanbesteding van begin dit jaar is het project geëvalueerd en wordt de aanpak herijkt. In de managementsamenvatting is aangegeven dat het de verwachting is dat "ook in een nieuwe aanpak sprake zal zijn van een complex en risicovol project, waarbij de kosten fors hoger zullen zijn dan eerder ingeschat". In de aanloop naar de start van de aanbesteding medio 2025 zal ook de raming worden herijkt. In januari 2024 is de aanbesteding van de vernieuwing van de Van Brienoordbrug afgebroken. De evaluatie is in juni met uw Kamer gedeeld. Op basis hiervan wordt het project nu in delen en met een andere contract- en samenwerkingsvorm opnieuw aanbesteed. In januari wordt gestart met de marktconsultatie voor het beweegbare deel van de brug. Het is nog te vroeg om een uitspraak te doen over de mogelijke interesse. Het beweegbare deel heeft het meeste haast. Medio volgend jaar zal de aanbesteding hiervan starten. De vervanging en renovatie van beide bogen zal naar verwachting tussen 2030 en 2033 moeten plaatsvinden. Tot aan die vervanging houden we de brug goed in de gaten en wordt groot onderhoud uitgevoerd om storingen zo veel mogelijk te voorkomen. Maar het wordt dus een zeer intensief, groot project.

Dan de verbreding van de N57. Daarover is door een of ander Kamerlid in het verleden een motie ingediend. Ik heb dus besloten om van de resterende 490 miljoen aan restbudgetten van de gepauzeerde projecten maximaal 290 miljoen te reserveren voor kleine maatregelen, gericht op het verbeteren van het autonetwerk. Ik zal een voorstel van de regio bestuderen en betrekken bij de besluitvorming over die 290 miljoen voor kleine maatregelen. Het starten van een MIRT-verkenning voor de verbreding van de N57 is op dit moment niet mogelijk vanwege de stikstofruimte die ontbreekt, maar ook vanwege de ontbrekende capaciteit bij Rijkswaterstaat. Je zou natuurlijk ook een koppeling kunnen maken met woningbouw, maar de regio is daar nog over aan het nadenken. Die moet nog met een concreet voorstel komen.

Mevrouw Veltman van de VVD had een vraag over de A12 bij Bodegraven en Reeuwijk in verband met de lus voor de verbinding met de N11. Die 290 miljoen kunnen daar dus voor gebruikt worden. Ik zal het eventuele regiovoorstel bestuderen en betrekken bij de besluitvorming over die 290 miljoen. Daar wordt dus zeker serieus naar gekeken.

De heer Stoffer zei dat de Drechtsteden maar 16 miljoen voor doorstromingsmaatregelen krijgen, terwijl uit de A15 meer weggehaald is. Ik heb besloten om van de resterende restbudgetten van de gepauzeerde projecten maximaal 16 miljoen te reserveren voor een aanpak op de A15 ter verbetering van de doorstroming. Daarmee verzachten we de negatieve gevolgen van het pauzeren. Ik wil de overige restbudgetten inzetten voor enerzijds het herstarten van projecten en anderzijds kleine maatregelen gericht op het verbeteren van het autonetwerk. Ik heb de regio's dus gevraagd om met voorstellen te komen voor die kleine wegmaatregelen die op de korte termijn te realiseren zijn. Het besluit over de voorgestelde maatregelen komt in het voorjaar van 2025. Ook de Drechtsteden kunnen daar natuurlijk aan meedoen.

De heer Grinwis vraagt naar het doorstroomplan A15, het nieuwe ov-knooppunt Dordrecht Campus en de pilot waarbij Wmo-vervoer en ov-vervoer gekoppeld worden. IenW investeert al 206 miljoen van de restbudgetten in met de regio overeengekomen alternatieve maatregelen. Dat betreft maatregelen voor werkgevers en een logistieke aanpak met ov-fiets, de aanpak van sluipverkeer op het onderliggend wegennet of een kortetermijnaanpak. Ik reserveer de resterende restbudgetten voor concrete verbeteringen voor de weginfrastructuur.

Als laatste in dit landsdeel heb ik een vraag van de heer Stoffer over de Volkeraksluizen. Hoe gaan we voorkomen dat het op de lange baan wordt geschoven? Zoals afgesproken in het MIRT monitort Rijkswaterstaat de wachttijden voor de Volkeraksluizen. Daarnaast is dit project vorig jaar gepauzeerd in het kader van de herprioritering binnen het Mobiliteitsfonds. Dat betekent dat er op dit moment geen projectteam en geen budget is. Pas als uit die monitoring blijkt dat het project weer moet worden gestart en als er capaciteit en budget voor kan worden vrijgemaakt, kunnen we er weer naar kijken.

De **voorzitter**:

Interrupties? Dat is niet het geval. Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank, voorzitter. Ik heb voor de regio Zuidwest vier vragen gekregen. Die gingen eigenlijk allemaal over ERTMS en Zeeland. De eerste vraag was van

de leden Grinwis en De Hoop, van de ChristenUnie en de Partij van de Arbeid-GroenLinks. Wat zijn de alternatieve opties voor een proefbaanvak ERTMS? Wil ik op zoek naar een alternatieve lijn met omreisopties? Daarbij werd nog opgemerkt: laat de Zeeuwen niet zakken. Wij zijn ons er absoluut van bewust dat de komst van een proefbaanvak ERTMS voor Zeeland een vervelende boodschap is en was. Inhoudelijk is het echter verreweg de beste optie. Dat is ook met uw Kamer gedeeld. Er is uitgebreid, gedegen onderzoek gedaan. We gaan er met de spoorsector en de partijen in Zeeland alles aan doen om in deze periode alles in goede banen te leiden. Dat hebben we ook met de regionale bestuurders besproken tijdens mijn bezoek aan Zeeland van 4 november jongstleden. Vergeet ook niet dat we het over 2028 hebben. We hebben dus nog een aantal jaren de tijd om het met z'n allen heel goed vorm te geven. Ja, het is belangrijk, maar we hebben er juist de tijd voor genomen.

Een vraag van de heer Bamenga: hoelang blijft Zeeland onbereikbaar? De huidige inschatting is dat er ongeveer drie tot vier maanden geen treinverkeer met reizigers mogelijk zal zijn tussen Vlissingen en Goes. Het gaat, zoals ik al eerder zei, dus pas spelen in 2028. Ook bij de verdere uitrol van Goes naar Roosendaal en op het traject Kijfhoek-Belgische grens zullen enkele kortere buitendienststellingen nodig zijn. Denk daarbij als indicatie aan ongeveer twee weken. Gedurende deze periodes blijft Zeeland echter wel bereikbaar door de inzet van vervangend vervoer. Juist die gesprekken voeren wij op dit moment al met de regio. We gaan er met de spoorsector, maar ook met de partijen in Zeeland, dus alles aan doen om dit in goede banen te leiden. Want inderdaad, het verleden is niet altijd in het voordeel geweest van Zeeland. Dat proberen we op deze manier nou juist goed te ondervangen.

Voorzitter. Er werd door de heer Bamenga ook gevraagd naar alternatieven op andere plekken dan in Zeeland. Bij de keuze voor een tweede proefbaanvak zijn de mogelijkheden in heel Nederland in beschouwing genomen. De inhoudelijk analyse leidde echter wel tot een hele sterke voorkeur voor Vlissingen-Goes. Daarnaast is gekeken naar alternatieven meer aan de randen van het spoorstelsel, bijvoorbeeld in Limburg. Als ik me niet vergis, noemde de heer Grinwis ook nog de Hanzelijn als traject. Daar hebben we ook naar gekeken, maar daar was de impact op de omgeving vele malen groter dan in Zeeland. Daarmee wil ik niet zeggen dat Zeeland minder belangrijk is. Op het moment dat dit traject op de Hanzelijn zou zijn getest en het fout zou zijn gegaan, had de omgeving daar veel meer last van gehad. Dat is de reden waarom we uiteindelijk hebben gezegd dat dit traject in Zeeland het meest logische traject is, juist ook omdat het vervolgetraject Goes-Roosendaal-Kijfhoek-Belgische grens daaraan gekoppeld is. Daardoor implementeer en test je in principe een doorgaande lijn. Er komt trouwens ook nog een commissiedebat ERTMS. Daar kunnen we hierover nog uitgebreider met elkaar van gedachten wisselen.

De heer Bamenga vroeg nog waarom ik de Kamer niet heb geïnformeerd over het testen van het goederenspoor bij Roosendaal en dat dat hinder gaat

opleveren toen ik het over testen in Zeeland had. Volgens mijn bevindingen is de Kamer begin oktober, bij de 21ste voortgangsrapportage ERTMS, geïnformeerd over het besluit over het inrichten van het proefbaanvak in Zeeland. Ook de verdere planning en uitrol van ERTMS waren in de voortgangsrapportage te zien.

Dat is volgens mij voldoende. Dank, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Er zijn hier interrupties over. Dat dacht ik al.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

De staatssecretaris was op zich helder, maar hij gaf veel antwoorden die al in de brief stonden over waarom hij uiteindelijk voor dit proefbaanvak in Zeeland heeft geopteerd. Ik vind het teleurstellend dat wij ... Als je in de tussenrapportage kijkt naar het kaartje, dan zie je dat heel veel baanvakken bij voorbaat ongewenst verklaard zijn, omdat het te druk zou zijn. Maar precies het Zeeuwse spoor ... Zeeland is relatief dunbevolkt. Het is dus nogal wies dat daar niet zo veel reizigers zijn vergeleken met andere gebieden, maar er is geen enkel alternatief. Er is maar één spoor: de Zeeuwse Lijn. Verder heb je in Zeeland geen spoorlijn. In heel veel andere gebieden kun je er nog omheen reizen als je met de trein zou willen. Ik vind het jammer dat er alleen op die manier is gekeken en niet naar de impact op zo'n heel gebied. Ik vind het jammer dat er geïsoleerd is gekeken en dat er niet is gekeken hoe wij in het verleden met Zeeland zijn omgegaan, wat er in het verleden voor problemen op het spoor alleen al zijn geweest. Denk ook aan de marinierskazerne. Denk aan het gegeven dat we van Zeeland een enorm energielandschap aan het maken zijn. Ik vraag me af waarom dit soort overwegingen geen rol spelen bij de keuze die de staatssecretaris maakt. Ik doe een beroep op hem om hier met een soort second opinion nog eens heel goed naar te kijken.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank aan de heer Grinwis. Nee, een second opinion gaan we niet doen, want we hebben deze keuze gemaakt. Vanwege wat er in het verleden in Zeeland al niet goed is gegaan, zijn we juist met de bestuurders en met de regio's het gesprek aangegaan: hoe regelen we niet alleen vervangend vervoer, maar zorgen we ook nog eens dat het vervangend vervoer ruimhartiger is dan de huidige verbinding over het spoor? Er komen dus meer busritten voor terug, fijnmaziger, dan het openbaar vervoer op dit moment geregeld is. Dus ja, er is overlast en mensen zullen in de bus moeten stappen, maar ze krijgen er tijdens deze periode eigenlijk meer voor terug dan ze op dit moment hebben.

Dat heeft mede te maken met dit soort afwegingen: hoe zorgen we dat we Zeeland in dit geval zo goed mogelijk bedienen, in plaats van dat het weer een vervelende situatie gaat worden?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan wil ik de minister weer het woord geven voor het volgende landsdeel.

Minister **Madlener**:

Dan gaan we naar de regio Zuid, want iedere regio telt, ook de regio Zuid, zeker de regio Zuid. Ik begin met de vraag van het lid Heutink van de PVV over de veiligheid op de N65. Ik ben me bewust van de verkeersveiligheidssituatie op en rondom de N65. Daarom ben ik samen met de provincie en gemeentes in gesprek om kortetermijnmaatregelen te realiseren om zowel de verkeersveiligheid als de leefbaarheid op en rondom deze weg te verbeteren. In de loop van 2025 nemen we samen een besluit over welke maatregelen we gaan realiseren. Dit hebben we afgesproken tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT.

Dan nog een vraag van het lid Heutink over de A2/N2 Eindhoven, voor Brabant en Limburg, knooppunt Empel. Voor de A2/N2 Eindhoven zal in het voorjaar van 2025 formeel een verkenning naar verbreding van de snelweg worden gestart. Voor Den Bosch-Empel maakt verbreding van de snelweg onderdeel uit van de A2 Deil-Vught. Dat project is nu gepauzeerd. Die verbreding komt voort uit het Beethovenproject Brainportdeal. Wel zijn er afspraken gemaakt in het BO MIRT om mitigerende maatregelen te nemen om de filedruk te verminderen op de A2 Deil-Vught.

Als laatste in mijn mapje is het perspectief voor de A2 tussen Deil en Vught. Daar heb ik net al op geantwoord.

Het lid Stoffer van de SGP-fractie vroeg naar de herstart van de gepauzeerde projecten. Het opstarten daarvan vraagt een analyse en een proces. De analyse wordt in het voorjaar van 2025 afgerond. Zo kunnen de uitkomsten worden meegenomen in de integrale afweging bij de voorjaarsbesluitvorming. De A2 Deil-Vught loopt mee in deze analyse, zeg ik tegen de heer Stoffer.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Jansen**:

Allereerst een vraag van de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid over het loslaten van de 75%. Het voorbeeld van Brainport Eindhoven werd genoemd. Dat klopt niet, want daar was 100% van de financiering afgedekt. In 2022 is 100% van het budget voor stap 1 van de verkenning van de spoorknoop gereserveerd. In 2024 is wederom 100% van het budget voor de MIRT-verkenning A2/N2 gereserveerd. Daar is dus geen sprake van afwijking van de norm.

Dan de vraag van de heer Bamenga van D66: hoe staat het met de spoorcapaciteit Maastricht-Eindhoven richting het westen? Zit dit spoor aan de maximale capaciteit? De spoorknoop Eindhoven vormt een knelpunt van en naar het zuiden om in de toekomst extra treinen, ook internationaal, te kunnen laten rijden. De lopende verkenning van de spoorknoop Eindhoven richt zich op het toekomstvast maken daarvan. Het spoortraject Eindhoven-Maastricht komt op dit moment niet als knelpunt uit de Integrale Mobiliteitsanalyse, de IMA. Dus er is op dit moment geen sprake van een capaciteitsprobleem.

Dan kom ik bij een vraag van mevrouw Vedder van het CDA, ook over de spoorknoop Eindhoven. Ze vraagt of de studies die lopen zo kunnen worden opgepakt dat er snel beslissingen kunnen worden genomen en welke mogelijkheid ik daarvoor zie. In het BO MIRT zijn afspraken gemaakt om te bezien hoe werk met werk kan worden gemaakt om tot een toekomstvast spoor te komen. De samenhang met de Multimodale Knoop Eindhoven is natuurlijk evident. De verkenningen lopen daarom gelijk op om het totaalpakket toekomstvast vorm te kunnen geven. Die studies vragen niet alleen om snelheid, maar ook om zorgvuldigheid. De verwachting is dat we volgend jaar de benodigde beslisinformatie hebben om een afgewogen besluit te kunnen nemen.

Voorzitter. Dan heb ik nog de vraag van de heer De Hoop: kunnen de werkzaamheden aan station Eindhoven, waar het aantal perrons wordt uitgebreid, gecombineerd worden met de werkzaamheden aan het busstation? Ik zei net al over het BO MIRT dat daarin afspraken worden gemaakt om te bezien hoe we werk met werk kunnen maken en hoe we dat waar mogelijk kunnen combineren voor een toekomstvast spoor. Dat gaat zijn weg vinden in de MIRT-verkenning, die volgend jaar beslisinformatie oplevert. Op basis daarvan worden de kosten en effecten tegen elkaar afgewogen.

Voorzitter. Dan de laatste vraag, ook van de heer Bamenga van D66: hoe staat het met het onderzoek naar een alternatief voor de Brabantroute? Dit jaar wordt u daarover nader geïnformeerd. Ik zeg wel dat goederenvervoer, waaronder dat van gevaarlijke stoffen, er is en zal blijven, ook op de Brabantroute. Ik ben voornemens om u nog dit jaar te laten weten welke keuzes ik maak rondom het Basisnet Spoor en de landelijke emplacementenaanpak. Ook kom ik dit jaar nog met een nadere uitwerking

van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer. Ter informatie: deze week bezoek ik Dorst -- dat ligt vlak bij Oisterwijk -- om daar ter plekke te kunnen zien hoe het dan zit met de trillingen op het moment dat goederentreinen langsrijden.

De voorzitter:

Dank u wel. Dit was het volgende blokje van de staatssecretaris. Dan gaan we door met een nieuwe regio. Dat is de regio Noord, hoor ik. De minister. Het is gelijk onrustig, hoor ik al.

Minister Madlener:

Nou, Noord. Ik begin met de verkenning van de bereikbaarheid van Ameland. De heer De Hoop vroeg: hoe zorgen we dat alles, dus mobiliteit, concessie en verkenning, netjes in elkaar past? De staatssecretaris en ik zetten erop in om een bepaalde mate van flexibiliteit in te bouwen in het programma van eisen voor de volgende concessies om zo rekening te houden met de mogelijke uitkomsten van de MIRT-verkenning, die ik net ben gestart. IenW heeft samen met het Samenwerkingsverband De Waddeneilanden een studie gedaan naar lokaal mobiliteitsbeleid, van zowel de eilanden als de kustgemeenten, ook met het idee om dit te laten doorwerken in de nieuwe concessie en MIRT-verkenning. Samen met de regio stemmen we verschillende trajecten op elkaar af. Dit was een goede vraag van de heer De Hoop. Ik hoor hem zeggen dat het lijkt alsof ik daar verbaasd over ben. Nee, nee, nee, daar ben ik niet verbaasd over; de heer De Hoop heeft vaak goede vragen, zeker als het Noord betreft. Mijn moeder was Friezin, zeg ik erbij, dus Noord wordt nooit vergeten.

Dan Kornwerderzand. Recentelijk heb ik de Kamer schriftelijk geïnformeerd over de kostenstijgingen van de sluis bij Kornwerderzand. Het betrof het herijken van de raming van de provincie op realistische uitgangspunten, het toevoegen van risico-opslagen en het verwerken van interpretatieverschillen tussen IenW en de provincie. De oorzaken van de kostenstijgingen bij dit project zijn niet een-op-een op andere projecten van toepassing. Wel is de Kamer er eerder over geïnformeerd dat kostenstijgingen breder voorkomen bij het Mobiliteitsfonds. Hierover bent u geïnformeerd via de MIRT-brief. Ik ben momenteel nog in gesprek met de gedeputeerde van de provincie Friesland over het project Kornwerderzand.

Dan kom ik gelijk op de volgende vraag. Door de leden Vedder, Van Dijk en Grinwis is mij gevraagd naar een integrale benadering van Kornwerderzand en zelfs naar tolheffing. Ik sta positief tegenover verbreding van de sluis, maar er zit gewoon een enorme kostenstijging op en daar hebben we nog geen oplossing voor gevonden. "Integraal" betekent wat mij betreft dat alle opties op tafel liggen. Ik vind het gezien de staat van de bruggen en het

grote financiële probleem echter onverstandig om op voorhand dit los te koppelen van het vervangen van de brug en het sluiscomplex, dus om dat uit te sluiten. Over de hogere kosten en de oplossingsrichting ben ik nog in gesprek met de gedeputeerde van de provincie Friesland. Van de provincie heb ik nog geen voorstel ontvangen voor tolheffing en ik kan hier dus ook nog niet over oordelen. Tolheffing is natuurlijk niet populair. De vraag is natuurlijk wie de tol gaat betalen, de schepen of de automobilisten. Maar er is nog geen voorstel op tafel, dus ik kan daar nog geen oordeel over vellen. Het lastige bij een tolheffing is alleen het volgende. Binnenkort open ik een toltunnel. Daar kun je kiezen: je betaalt de tol of je betaalt die niet en rijdt eromheen. Bij Kornwerderzand kan dat natuurlijk niet. Het is erdoorheen of niet. Dat maakt het wel iets anders. Maar goed, er is nog geen voorstel in die richting. We zijn nog in overleg met de provincie.

Dat was 'm.

De **voorzitter**:

De heer Heutink heeft een interruptie. Klopt dat? Dat is dan de laatste.

De heer **Heutink** (PVV):

Ja, die gaat over tolheffing. Eerst hadden we een minister die dacht aan tolheffing voor de private financiering van snelwegen. Dat noemden wij al een heel erg slecht idee. Voor deze sluis is dat nog een veel slechter idee. Ik vraag de minister welk voorstel er dan komt voor tolheffing. Kan hij vandaag al wel een uitspraak doen en zeggen dat hij geen voorstander is van tol en daar ook niet eens over wil nadenken? Want dat hoeft toch niet? Het is toch een stom idee?

De **voorzitter**:

De minister. Is tol een stom idee?

Minister **Madlener**:

Ik vind tol ook een stom idee. Maar als we geen tol betalen, betalen we als belastingbetaler natuurlijk allemaal mee aan zo'n project. Dat is de andere kant. Daarbij geldt dat als er geen geld is, je ook geen project hebt. Daarom ben ik toch heel blij dat ik de toltunnel bij de Blankenburgverbinding kan openen, want zonder tol was die tunnel er gewoon niet geweest. Ik vind dat je nooit moet stoppen met nadenken. Tol kan nuttig zijn, bijvoorbeeld als een project er niet komt maar er door tolheffing wel kan komen. Dan is het natuurlijk helemaal fijn als er al een alternatief is. In Frankrijk betaal je tol

voor een snellere verbinding, maar doe je dat niet, dan rijd je om en is het ook goed. Dan kun je kiezen. We moeten het nadenken over dat soort vormen van tol natuurlijk niet stoppen. Nadenken over alternatieve financiering is altijd goed. Het kan ook private financiering zijn. Ik ben met de provincie in overleg om ook een stuk private financiering mee te nemen. Daarvoor is ook bereidheid bij het bedrijfsleven. Dat is dan geen tol, maar ook een vorm van private financiering. Ik denk dat we hier moeten blijven zoeken naar mogelijkheden. Ik zal tolvoorstellen natuurlijk altijd bekijken en zal samen met uw Kamer beoordelen of het goede ideeën zijn of niet, maar het is zeker niet mijn eerste gedachte.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

De minister zei in zijn beantwoording van de vragen van de commissie over Kornwerderzand, die vrij breed zijn gesteld, veelvuldig dat hij nog in overleg is met de gedeputeerde van Friesland. Ik wil hem er wel op wijzen dat dit project niet alleen door de regio wordt gewenst, maar ook heel erg door het Rijk. Daarmee hebben we als Rijk ook een verantwoordelijkheid. In het verleden is er een commitment aangegaan en zijn er bestuursovereenkomsten getekend. Inderdaad zijn de prijzen in de tussentijd omhooggegaan, maar dit wil niet zeggen dat we alleen naar de ander moeten wijzen. We moeten zelf ook echt stappen willen zetten, want anders ben je alleen maar bezig om een ander in het pak te naaien. Mijn vraag aan de minister is waar hij zelf aan denkt. Wat wil hij bijdragen om dit project mogelijk te maken? Wat is zijn ambitie? Dit doet me een beetje terugdenken aan de begrotingsbehandeling, waar we ook een beetje zaten van "ja, het is een prachtig project", "ja, het zou toch wel mooi zijn" en "ja, je kunt eigenlijk niet op een andere manier vanuit de Waddenzee het IJsselmeergebied in en weer terug". Maar dan blijven we een beetje naar elkaar staan kijken en gebeurt er zo weinig. Wat is nou de ambitie? Wat gaat hij zelf op tafel leggen, zonder steeds naar de regio te wijzen? Natuurlijk is goed overleg belangrijk, maar de regio heeft al 80 miljoen op tafel gelegd. Wanneer is het een keer genoeg?

Minister **Madlener**:

Het is belangrijk om te melden dat dit een project was van de regio, waarbij het Rijk medefinanciert. Zo is het er oorspronkelijk gekomen. Dat is de oorsprong van het project. Inmiddels zitten we in de situatie dat een bredere sluis 450 of 480 miljoen gaat kosten. Er zit inmiddels dus een gigantisch tekort op, van honderden miljoenen. Gezien de situatie van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds zie ik daar op dit moment geen mogelijkheden voor. We zijn dus in overleg geweest met de provincie en de brede regio, tot de Port of Zwolle aan toe, die daar allemaal baat bij hebben. Maar ook zij zien niet veel mogelijkheden om hieraan extra bij te dragen,

behalve een inflatiecorrectie. Op dit moment zijn er dus gewoon onvoldoende middelen beschikbaar. Aangezien die bruggen vervangen moeten worden, is mijn ambitie natuurlijk zeker om dan gelijk die verbreding mee te nemen. Dat lijkt heel logisch. Dat geeft ook kansen in het hele IJsselmeergebied. Het lijkt dus een heel mooi project, maar we moeten echt zoeken naar financiering. Ik ben dus niet zover, maar we hebben het ook nog niet afgeschreven. Mijn ambitie is zeker om dit mogelijk te maken, maar ik heb nog geen financiële oplossing.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

De minister heeft geschreven dat er bij elk jaar extrapolatie van het Mobiliteitsfonds 1,5 miljard aan investeringsruimte beschikbaar komt. In de eerste jaren is hij die ruimte eigenlijk helemaal kwijt om tegenvallers bij projecten in te lossen, schreef hij aan de Kamer. Is dit niet een van de tegenvallers die hij daarmee wil gaan inlossen? Dit antwoord leidt er namelijk toe dat we op vaarwegen helemaal niks meer gaan doen. Het laatste project dat de minister opende, was in Terneuzen. Dat was een knoepd van een project. Er zijn projecten gepauzeerd. Denk aan de Volkeraksluizen. In heel veel wegenprojecten zat nog restbudget, maar hier zit helemaal geen restbudget meer, dus we gaan gewoon niks doen bij de Volkeraksluizen. Over Kornwerderzand zegt de minister dat het geld op is. Is zijn ambitie om de eerstvolgende jaarschijf hier voor een deel voor te bestemmen? Het is namelijk een van de tegenvallers die we niet kunnen laten liggen en echt moeten oplossen, temeer daar er een enorme urgentie is met betrekking tot die bruggen en je dit inderdaad niet los wil gaan doen. Je gaat bruggen en sluizen tegelijk vervangen. Is de minister dat met mij eens?

Minister **Madlener**:

Ja. Er zit alleen wel wat tijdsdruk op, want die bruggen willen we snel vervangen. Wat dat betreft kunnen we hiermee dus niet heel lang wachten, denk ik. Anders ga je iets vervangen wat straks weer opnieuw vervangen moet worden bij het verbreden. Ik kan nu echt niets toezeggen. Mijn ambitie is er zeker. Ik zie het belang van het project en de wens die er al jaren in de Kamer is. Ik zie ook het grote gebied dat het ontsluit: het hele IJsselmeergebied tot Zwolle aan toe, Flevoland; noem maar op. We blijven hier dus naar kijken. Ik ben nog steeds enthousiast over het project en het lijkt heel logisch. Maar ik heb gewoon nog geen financiering, dus ik kan helaas echt niets toezeggen op dit moment.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik heb toch even een laatste vraag over Kornwerderzand. De minister worstelt enorm met de financiering. Idealiter ziet hij de bruggen en de sluis gelijktijdig aangepakt worden. Maar begrijp ik goed dat als de financiering niet rondkomt, de minister er desnoods voor zou kiezen om die bruggen toch te gaan onderhouden?

Minister **Madlener**:

Nou ja, de brug die er staat, wordt er niet beter op en de betrouwbaarheid ervan ook niet. Op een gegeven moment zal je wel moeten. Dus ja, er is wel haast bij. Het is niet zo dat we hier nog jarenlang kunnen denken: we gaan elk jaar wat sparen en dan zien we over zoveel jaar verder. We moeten hier echt wel besluiten gaan nemen. Dus helaas, dit moet niet te lang meer duren.

De heer **Pierik** (BBB):

Die urgentie is duidelijk, maar heeft de minister in beeld wat het qua kapitaalvernietiging zou betekenen als je die twee dingen uit elkaar trekt?

Minister **Madlener**:

Dit voorjaar is er natuurlijk weer zo'n wegingsmoment, waarbij we gaan kijken wat er prioriteit heeft en welke ruimte we op dat moment hebben. We nemen dit dus mee in dat wegingsproces, maar op dit moment kan ik daar niets over toezeggen.

De **voorzitter**:

De vraag ging over de kapitaalvernietiging als u de dingen uit elkaar zou trekken.

Minister **Madlener**:

Ja, als je nu de brug vervangt en over bijvoorbeeld tien jaar alsnog de sluis verbreedt, dan is er sprake van kapitaalvernietiging. Dat is op het hele bedrag eigenlijk ook weer niet heel erg veel. Ik kan uw Kamer daar wel een brief over sturen, zodat u die bedragen even heel goed heeft. Ik weet niet of dat niet al gebeurd is, maar ik kan daar wel in een brief of in de tweede termijn op terugkomen.

De **voorzitter**:

Laten we eerst kijken of dat in de tweede termijn kan. De lijst met toezeggingen groeit namelijk. Als we iets gelijk kunnen afhandelen, waarom dan niet? Als u daarnaar kunt kijken, graag. Anders kunt u het altijd nog in een brief laten terugkomen. De heer Stoffer, op dit punt.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik had ook nog gerept over variant B. Ik noem hem ook weleens "de Matthijs de Vries-variant", naar de gedeputeerde uit Friesland. Is die voor de minister een reële optie?

Minister **Madlener**:

Nou ja, het is een optie. Ik zal in de tweede termijn hier nog eens goed de financiële consequenties van de varianten noemen. Dan kunt u namelijk zelf beoordelen en zien hoe aantrekkelijk of hoe onaantrekkelijk ze zijn. Optie B is de optie van een bredere brug die alvast voorsorteert op een latere vervanging van de sluis door een bredere. Zo begrijp ik hem.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dat zien we tegemoet. Ik begrijp dat de minister op zich geen "nee" zegt op variant B. Kan hij dan in de tweede termijn ook aangeven hoeveel ruimte er nog is voor hij echt moet beginnen met de renovatie van de bruggen, en hoeveel ruimte er dus is voordat dit besluit genomen moet zijn?

Minister **Madlener**:

Ja, daar kom ik graag in tweede termijn op terug.

De **voorzitter**:

Dank. Dan doen we dat zo. De heer Stoffer, met een andere vraag.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dan nog een laatste vraag op dit punt. Via u, voorzitter, zeg ik: de minister wil dit zelf heel graag. Als ik het zo hoor, wil nagenoeg de hele commissie het. Stel dat we dit als commissie nu eens met grote nadruk richting de Voorjaarsnota brengen, is dat dan een optie? Ik bedoel: dan helpen we onszelf, dan helpen we een heel groot deel van Nederland en dan helpen we

de minister volgens mij ook vooruit. Dan kan hij namelijk misschien nog een keer een scheepvaartproject openen als hij lang genoeg blijft zitten.

Minister **Madlener**:

Ik snap zeker de ambitie. Eigenlijk is de oproep door de Kamer natuurlijk al gedaan, want vanuit een hele brede vertegenwoordiging hoor ik hier de wens. Die wens speelt langer; die kende ik ook al toen ik nog aan die kant van de tafel zat. Als die oproep wordt gedaan, is mijn antwoord toch hetzelfde: we gaan het meewegen bij de Voorjaarsnota. Het is niet anders. We gaan dan kijken en we gaan dan opnieuw het gesprek met elkaar aan. Ik begrijp de wens van de Kamer.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan zijn we aangekomen bij de staatssecretaris. Ik zou echter willen voorstellen om een korte schorsing van vijf minuten te doen. Ik schors dus voor vijf minuten. Laat niet iedereen hard wegrennen en heel ver weglopen, want vijf minuten is echt heel kort.

De vergadering wordt van 16.33 uur tot 16.40 uur geschorst.

De **voorzitter**:

We gaan verder met dit debat. Ondertussen worden de papieren die vandaag water wordt gegeven, gedroogd. Het is een lange dag. Er gaat steeds meer water om. Er wordt een opmerking gemaakt over water en geld, en geld als water. We gaan door met dit debat. We zitten midden in de beantwoording door de minister en de staatssecretaris. De minister heeft net het kopje Noord behandeld. Het is nu aan de staatssecretaris om daarmee verder te gaan. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank, voorzitter. Laat ik beginnen met de opmerking dat er net bij mijn inleiding ook al een aardige discussie heeft plaatsgevonden over de Lelylijn en Nedersaksenlijn. Ik zal de ontbrekende onderdelen, die nog niet ter sprake zijn gekomen, nu toelichten. Het is prima als er weer een discussie ontstaat, maar het heeft geen zin om nu alles te herhalen wat we net al met elkaar hebben gewisseld. Ik denk dat dat zonde is van de vergadertijd.

Tegen de heer De Hoop zou ik nog willen zeggen dat er zeker geen sprake is van een pauzestand. Dat was een van de opmerkingen die de heer De Hoop

maakte in zijn eerste termijn. We proberen echt -- er is ook aanleiding genoeg -- om vanuit de MIRT-onderzoeken een vervolgstap te zetten. Zoals ik net heb aangegeven, zullen we dat op het juiste moment proberen te doen. In de tussentijd kan natuurlijk op verschillende manieren verder worden gewerkt aan bijvoorbeeld de Lelylijn. Er kan bijvoorbeeld nader onderzoek worden gedaan naar hoe die het best kan worden gefinancierd. Ook kan er onderzoek worden gedaan naar de bijdrage van de Lelylijn aan de brede welvaart voor de hele regio, bijvoorbeeld een verdiepend onderzoek naar hoe het ontwerp bij Heerenveen of Emmeloord zou moeten zijn op het moment dat we zouden overgaan tot realisatie. Dat is een van de dingen die wij de komende tijd met de regio zullen willen bespreken: welke elementen vinden zij met name belangrijk voor een vervolg?

Er kwam ook nog een vraag over EU-financiering langs. Onder anderen de heer Bamenga vroeg daarnaar. Natuurlijk is er contact geweest met de Europese Unie over mogelijkheden. Onder de lopende EU-meerjarenbegroting 2021-2027 kunnen we geen aanvraag meer indienen, omdat het huidige Europese budget inmiddels vrijwel is uitgeput. De verwachting is dat onder de nieuwe EU-meerjarenbegroting 2028-2034 opnieuw ruimte zal worden gecreëerd voor de Connecting Europe Facility, de CEF. Het Rijk kan dan een aanvraag indienen voor financiering uit de CEF, maar het is nog te vroeg om daar contact over te leggen. Een aanvraag voor medefinanciering uit de CEF zal na indiening worden beoordeeld door de Europese Commissie.

Daarnaast wil ik hier nog het volgende over opmerken. Ik heb ongeveer een maand geleden contact gehad met mijn collega in Duitsland en gevraagd hoe zij aankijken tegen het traject van een mogelijke Lelylijn doorkijkend richting Bremen en Hamburg en eventueel zelfs richting Scandinavië via de tunnel. Daarop kreeg ik van mijn college uit Duitsland het antwoord dat zij op dit moment ook onvoldoende middelen hebben en dat het geen prioriteit heeft voor hen, gezien hun discussie over schaarste aan middelen. Ik denk dat het netjes is om dat ook hier te vermelden.

Dan was er nog een vraag van de heer Grinwis over het station Dideldom en de relatie tussen Veendam-Stadskanaal en de Nedersaksenlijn. De gemeente Stadskanaal heeft aangegeven dat zij Dideldom als de beste positie zien. Van andere overheden hebben we eigenlijk andere signalen ontvangen. In een vervolg voor de Nedersaksenlijn moet dan ook gekeken worden naar de beste positie van het station in Stadskanaal. Wat ik wel kan toezeggen, is dat ik de voortgang op Veendam-Stadskanaal zwaar mee laat wegen in de besluitvorming over de Nedersaksenlijn.

Voorzitter, afsluitend. De komende periode blijven we natuurlijk met alle betrokken partijen in gesprek. Binnen en buiten het kabinet worden er ook gesprekken vervolgd. In het overleg met de regio is afgesproken om voor het einde van het jaar -- zoals ik al eerder zei: op 20 december -- een vervolggesprek in te plannen waarin wij spreken over het vervolg Lelylijn en Nedersaksenlijn. Dit is volgens mij ook conform de aangehouden moties die

al eerder ter sprake kwamen van de leden De Hoop en Vedder over de Lelylijn en van het lid Grinwis c.s. over de Nedersaksenlijn, en een Kamerbreed aangenomen motie van de leden Pierik en Van Dijk over de Nedersaksenlijn. Uiterlijk bij de Voorjaarsnota, april komend jaar, zal door het kabinet het definitieve besluit over de vervolgstappen voor de Lelylijn en Nedersaksenlijn worden genomen. Dat is het onderdeel Lelylijn en Nedersaksenlijn.

Dan heb ik nog twee vragen. De eerste was van de leden Vedder en Grinwis: hoe gaan we verbeteringen in de betrouwbaarheid van de lijn bereiken bij Meppel en hoe groot is het tekort op de overwegen? Met de regio heb ik in het BO MIRT afspraken gemaakt over het huidige budget van 75 miljoen. Dit is voldoende voor de aanleg van een vierde perronspoor op Meppel en een aantal zaken die de betrouwbaarheid van het netwerk op de korte termijn verbeteren. Maar dit is, zoals ook al door de Kamer is gezegd, niet voldoende voor de aanpak van de overwegen. Een eerste inschatting van ProRail is dat er voor het saneren van twee overwegen een tekort is van meer dan 100 miljoen euro. Dit betreft een eerste, grove inschatting. In het vervolg wordt onderzocht of de aanpak van de geselecteerde overwegen inderdaad de beste keuze is en of het niet goedkoper kan. Dan zal de raming ook precies zo worden, zeg ik richting de Kamer. Toch ben ik blij dat we in ieder geval een eerste stap kunnen zetten om de verbinding naar Noord-Nederland zo robuuster te maken. Over deze bedragen gaat het momenteel, maar we komen nog met een nadere, preciezere raming.

De laatste vraag is van de leden Grinwis en De Hoop: blijft met de huidige scope de derde en vierde intercity naar Groningen in zicht en welke stappen ga ik zetten om de andere maatregelen rond de overwegen bij Meppel alsnog uit te voeren? Arriva gaat vanaf januari 2025 vier sneltreinen per werkdag rijden tussen Zwolle en Groningen. Dat is vergelijkbaar met een derde en vierde intercitylijn. Arriva wilde meer ritten rijden, maar de infrastructuur is nog niet ingericht op structureel extra treinen. Extra treinen structureel, dus ook de derde en vierde IC van en naar Groningen kunnen niet zomaar gereden worden zonder maatregelen op overwegen. In het BO MIRT hebben we afgesproken vervolgonderzoek te doen naar deze overwegen. Het blijft dus wel in beeld, maar ook hier hadden we helaas wat meer tijd nodig dan we hadden gehoopt.

Dat is mijn bijdrage op dit onderwerp.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid.

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

Dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording. Mij bekruipt een beetje het gevoel dat we niet zo veel verder zijn gekomen met deze beantwoording. De staatssecretaris zegt net als in onze eerdere debatten dat hij voor de Voorjaarsnota terug zal komen op de vervolgstappen die gezet zouden kunnen worden, maar er is nog geen toezegging over een MIRT-verkenning of over financiering en ook is er geen beweging om die 75% los te laten. Waar kunnen we de staatssecretaris nog toe bewegen? Is hij bereid om bijvoorbeeld toe te zeggen dat er ten aanzien van specifiek de Nedersaksenlijn financiering komt voor die 75%? In zijn eerste bijdrage schetste hij ook dat dat haalbaar zou kunnen zijn.

Staatssecretaris **Jansen**:

Die toezegging doe ik niet. Volgens mij heb ik dat net ook heel uitgebreid betoogd in mijn algemene inleiding. Wij gaan netjes het gesprek aan met de regio. We moeten binnen het kabinet nog bekijken hoe we dit interdepartementaal kunnen oppakken. Uiteindelijk, uiterlijk bij de Voorjaarsnota, zult u een voorstel van het kabinet zien, ook over de Nedersaksenlijn.

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

Dan ga ik door op die financiering, want ik had dit antwoord verwacht. Kan de staatssecretaris dan wel toezeggen dat het geld dat gezocht wordt voor de Saksenlijn, niet uit het potje voor de Lelylijn komt en ook niet uit het potje van Nij begun?

Staatssecretaris **Jansen**:

Mij werd gevraagd om creatief te zijn en alle opties open te houden, dus ik laat alle opties open. Ik heb deze vraag ook van mevrouw Vedder gekregen tijdens de begrotingsbehandeling. Toen heb ik geantwoord: nee, die toezegging kan ik niet doen, want stel dat een Kamermeerderheid mij vraagt om bijvoorbeeld 100 miljoen uit het gereserveerde bedrag voor de Lelylijn te gebruiken voor de Nedersaksenlijn, dan heb ik dat uit te voeren. Dat is de reden dat ik heb gezegd dat ik dat niet kan garanderen. Dat is nu ook mijn antwoord richting De Hoop.

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

Oké. Ook dat antwoord verrast me niet, maar het stelt wel voor een deel teleur. Volgens mij is heel duidelijk geschetst, niet alleen vanuit mijn partij maar ook vanuit andere partijen, dat het niet zo mag zijn dat beide lijnen met elkaar concurreren. Ik hoop dat de staatssecretaris die oproep wel heeft

gehoord. Dan specifiek over de Lelylijn: dat zicht op die 75% is ontzettend ingewikkeld. De staatssecretaris refereert in zijn schriftelijke beantwoording zelf aan het Connecting Europe Facilityfonds en schrijft: "Gezien de status van de Lelylijn op het uitgebreide netwerk is de verwachting dat de maximale Europese bijdrage hooguit uit enkele tientallen miljoenen zal bestaan." Hoe denkt de staatssecretaris dan aan die 75% te komen? En wil hij dan bijvoorbeeld voor de Lelylijn in dat vervolgtraject, dat de heer Olger van Dijk het "Masterplan Lelylijn" noemt, ook heel nadrukkelijk uitwerken hoe je tot die 75% financiering kan komen? Want als je die niet loslaat en als er niet genoeg geld uit Europa komt, dan moet daar wel heel goed over nagedacht worden. Anders is die Lelylijn wel heel erg ver weg.

Staatssecretaris **Jansen**:

De heer De Hoop citeert uit de brief, en dat klopt inderdaad. Sterker nog, we hebben ook eerder gevraagd in Europa: "Waar kunnen we rekening mee houden? Maximaal 10%?" Vandaar ook de beantwoording van "enkele tientallen miljoenen". Als het meezit, is het iets meer, maar als het tegenzit, is het enkele tientallen miljoenen. Alleen is dat nou precies de reden waarom wij ook tegen de regio hebben gezegd tijdens de BO MIRT dat wij als kabinet tijd nodig hebben om te kijken hoe we hiermee om kunnen gaan. Want er is die 75%-regel en die is niet voor niets in het leven geroepen, en we moeten kijken hoe we omgaan met de behoeften voor de Lelylijn en de behoeften voor de Nedersaksenlijn.

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

Dan ten slotte mijn laatste vraag. Het is nu ongeveer -- wat zal het zijn? -- een halfjaar geleden dat dit kabinet is aangetreden. Het is een jaar geleden dat we verkiezingen hebben gehad. In de tussentijd is er nog geen extra geld bij gekomen voor de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. De staatssecretaris en alle coalitiepartijen hebben telkens nadrukkelijk herhaald dat zij die wel belangrijk vinden en dat er wat moet gebeuren. Het staat nota bene in het akkoord van deze staatssecretaris en deze minister dat er dit jaar een vervolgstap zou komen. Dus mijn oproep aan de staatssecretaris en mijn boodschap aan ook de minister zou zijn: als dat bij de Voorjaarsnota nog niet het geval is, dan denk ik dat u zich wel moet realiseren dat u echt een probleem heeft met de fractie van GroenLinks-Partij van de Arbeid en ik denk ook met andere partijen, want er is zo veel draagvlak voor die Lelylijn en zo veel draagvlak voor die Nedersaksenlijn en er moet nu echt wat gebeuren. Dus ik hoop dat de staatssecretaris heel goed gehoord heeft wat alle fracties zeggen en dat wij ook verwachten dat er een echt resultaat komt te liggen bij die Voorjaarsnota. Dat betekent geld, want zonder geld is er op geen enkele manier een serieuze stap gezet.

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij heb ik heel duidelijk uitgesproken hoe het kabinet hiertegen aankijkt. De minister en ikzelf kijken ook hiernaar met dezelfde bril als alle andere leden binnen het kabinet. Alleen heb ik, om in de woorden van de heer Heutink te spreken, geen geldboom op mijn rug. Dus we willen alle opties met elkaar bespreken, met de regio, binnen het kabinet, om te kijken hoe we hier toch betekenisvolle stappen in kunnen zetten. Dat is wel mijn antwoord, voorzitter.

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

Toch nog één keer, om het scherp te stellen, want de staatssecretaris was duidelijk en later ging het weer wat breder. "Maximaal inspanssen" heb ik hem horen zeggen, "met resultaten" te komen en "om voor de Nedersaksenlijn alle potjes om te keren, creatief te zijn en dus te zorgen dat die MIRT-verkenning uiterlijk bij Voorjaarsnota kan starten". Voor de Lelylijn is dat niet in zicht, blijkt ook uit de beantwoording, maar willen we een andere stap zetten. Daar doe ik zo meteen ook een concreet voorstel voor; dat heb ik net ook in eerste termijn gedaan. Dat is toch ook het uitgangspunt van deze staatssecretaris?

Staatssecretaris **Jansen**:

De intentie van deze staatssecretaris en ook de inzet die ik pleeg de komende maanden is daar zeker op gericht. Maar ook in de afgelopen maanden; laat daar geen misverstand over bestaan. Uiteindelijk willen we een betekenisvolle stap kunnen zetten. Dat gaat u uiterlijk zien bij de Voorjaarsnota.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik begin zo langzamerhand toch wel wat moeite te krijgen met het feit dat er allemaal warme woorden worden gesproken over die twee lijnen en dat er wordt gezegd: ik ben helder over wat het kabinet wil. Nou, ik vind het eigenlijk helemaal niet zo helder, want ik hoor ook terug dat men er in het kabinet nog niet over uit is hoe we die volgende stap gaan zetten naar de financiering. Ik kan gewoon niet begrijpen waarom een coalitie die zegt deze lijnen zo belangrijk te vinden en dat keer op keer opschrijft, daarvoor geen boter bij de vis heeft gedaan. Want dat maakt dat we nu in deze impasse lijken te komen. Maar laat ik het positief ombuigen: ik voel echt een hele brede steun in deze Kamer om wél een stap vooruit te zetten op die twee lijnen, dus ik zou ook de staatssecretaris willen oproepen om die druk vanuit

de Kamer te omarmen. Zie dit niet als commentaar, maar omarm die druk nou om hem ook richting het kabinet te gebruiken en te zeggen: jongens, wij hebben hier een belofte gedaan en daar hebben we ons aan te houden. Ik ben toch wel benieuwd hoe de staatssecretaris daarnaar kijkt.

Staatssecretaris **Jansen**:

Natuurlijk omarm ik elke steun die ik kan krijgen voor een goede discussie binnen het kabinet, maar in het kader van goed rentmeesterschap -- misschien is dat een bekende term -- moeten we ook goed kijken naar de financiën.

De **voorzitter**:

Dan heeft de heer Grinwis nog een interruptie. O, mevrouw Vedder heeft nog een vervolgininterruptie. Die gaan we eerst doen.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik zal de opmerking over het rentmeesterschap maar even laten voor wat het is. Ik wilde nog iets vragen over de flessenhals Meppel. Het is natuurlijk teleurstellend om te horen dat de twee keer dat we geld hebben vrijgemaakt nog niet voldoende zijn voor het oplossen van het hele probleem. Ik wil graag even vragen of het klopt dat dat niet leidt tot vertraging in het aanpakken van de dingen die we nu kunnen aanpakken en of we dus op die vlakken wel echt zo voortvarend mogelijk aan de slag gaan, want de mensen in het noorden hebben nu buitensporig veel last van die flessenhals. Ik weet dat dit project sowieso al veel tijd gaat kosten, dus laat dit alstublieft niet tot extra vertraging leiden. Die oproep zou ik aan de staatssecretaris willen doen.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik wil er in tweede termijn graag op terugkomen. Dan kan ik u een volledig antwoord geven. Dat lijkt mij wenselijk in dezen.

De **voorzitter**:

Dat noteren we. De heer Grinwis, voor zijn laatste interruptie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Kijk aan, de laatste alweer. Ik snap het gevoel bij mijn collega's en ook bij mijzelf dat we rondjes aan het draaien zijn. De staatssecretaris heeft net helder gezegd: ik wil er alles aan doen om bij de Voorjaarsnota het besluit te kunnen nemen om de MIRT-verkenning naar de Nedersaksenlijn te starten. Ik maak een duidelijk onderscheid tussen de Nedersaksenlijn en de Lelylijn, want ik snap dat het bij de ene makkelijker is om tot een MIRT-verkenning te komen dan bij de andere. Dan is het gewoon een kwestie van kiezen, want als er geen nieuw geld komt, dan moet je gaan kiezen uit de potjes die er op dit moment binnen de rijksoverheid zijn. Dan moet je, zoals minister Madlener heeft gedaan bij de wegprojecten die zijn gepauzeerd, misschien een gepauzeerd ov-project pakken. Ik denk aan de Noord/Zuidlijn. Daar zit 800 miljoen in. Als je die pakt en als je 500 miljoen van de 2,5 miljard voor woningbouw en ontsluitingsmiddelen pakt, dan zit je al op 1,3 miljard. Dan kun je de MIRT-verkenning starten. Je praat nog wat met de regio plus je kijkt naar de schijf in het nieuwe jaar en je bent er. Het is gewoon een kwestie van kiezen. Zo ingewikkeld is het niet. Daar wil ik de staatssecretaris toe oproepen. Durf te kiezen, ook in schaarste. Dan komt het er juist op aan om te kiezen.

Mijn vraag gaat over het station in Stadskanaal. Daarover zegt de staatssecretaris: er zijn ook partijen niet voor. Bij mijn weten is iedereen voor: Stadskanaal, gemeente Borger-Odoorn en de provincie, die het graag wil.

De **voorzitter**:

Wat is uw concrete vraag?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Misschien zit de stoomtreinmaatschappij er anders in, maar, kortom, alle regionale overheden zijn voor. Mijn vraag aan de staatssecretaris is of hij kan expliciteren wie er tegen een no-regretstation in het zuiden van Stadskanaal zou zijn.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ook hier kom ik graag in tweede termijn op terug, want ik heb niet paraat welke partijen er precies op die manier gereageerd hebben.

De **voorzitter**:

Ik ga eerst naar de heer Pierik en dan kom ik bij het lid Kostić.

De heer **Pierik** (BBB):

Toch nog even over de Nedersaksenlijn en de Lelylijn. Er is een breed gedragen gedachte dat die lijnen elkaar niet moeten beconcurreren. De staatssecretaris zei zojuist: ik kan niet beloven dat het geld dat nu in het Lelylijnpotje zit, daar echt in blijft, want als ik de opdracht krijg vanuit de Kamer om daar toch geld uit te halen, dan kan ik niet anders. Dat klopt in zekere zin, maar is dat de enige reden waarom hij geld uit zo'n potje zou halen? Hij sluit alle andere opties waarmee hij geld uit het potje voor de Lelylijn kan halen ten behoeve van de Nedersaksenlijn uit. Begrijp ik dat goed?

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik heb volgens mij juist betoogd dat ik alle opties open wil houden. Alleen, ik heb deze vraag al eerder gekregen van mevrouw Vedder. De vraag werd nu weer gesteld door de heer De Hoop. Als ik zeg dat ik alle opties open wil houden, dan hou ik deze optie ook open. Het heeft niet mijn voorkeur -- dat zeg ik heel eerlijk -- maar als een meerderheid van de Kamer mij daartoe oproept, dan is dat wel een optie. Dat is de enige reden waarom ik het op die manier gezegd heb.

De heer **Pierik** (BBB):

Dan beluister ik dat de staatssecretaris die optie in principe alleen openhoudt voor het geval dat de Kamer de oproep doet om dat te doen. Het initiatief komt niet vanuit hemzelf, begrijp ik.

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij staan in het hoofdlijnenakkoord en in het regeerprogramma allebei de lijnen genoemd, dus dan zou het heel raar zijn als ik zelf met een voorstel zou komen om het een van de twee moeilijker te maken. Dat zal niet mijn intentie zijn. Ik kijk gewoon naar de situatie zoals die is en ik wil alle opties openhouden.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Er werd net gesproken over het zoeken naar financiering voor de Lelylijn en daar creatief naar kijken. Dan zou ik de staatssecretaris willen vragen om daar inderdaad creatief naar te kijken en ook te kijken naar andere projecten die lopen vanuit het Rijk, zoals het tracébesluit bij Amelisweerd. Het alternatief van de regio kan het Rijk 1 miljard euro besparen. Dat is wellicht 1

miljard euro extra voor de Lelylijn. Ik vraag de staatssecretaris of hij daar ook naar wil kijken samen met zijn collega.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik kijk heel even naar links. Ik denk niet dat het verstandig is om daar nu een antwoord op te geven.

De **voorzitter**:

Ik hoor "goed geprobeerd". Misschien dat de minister daar iets over kan zeggen. Ik kijk nog even of daar andere ... Het lid Kostić nog.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik stel een vraag aan de staatssecretaris omdat hij op zoek gaat naar geld. Dit is een reële optie. Ik wil dus toch graag een antwoord. Ik wil weten of hij dit op z'n minst wil bespreken en dat per brief wil terugkoppelen naar de Kamer.

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij heb ik al meerdere keren aangegeven dat ik alle opties openhoud. Als dit een serieuze optie zou zijn, laat ik 'm open. Ik kan me zomaar voorstellen dat dit niet bij iedereen in even goede aarde valt, maar het is een optie.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk nog even rond. Anders gaan we door met de minister voor de volgende regio of het volgende landsdeel, net hoe u het noemt. We gaan door naar de volgende regio.

Minister **Madlener**:

Dat is regio Noordwest, inclusief A27 en Utrecht. Ik begin bij het lid Grinwis. Het fietspad over de Lekbrug bij Vianen wordt verbreed, maar de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal krijgt geen fietsbrug. In het tracébesluit en in het huidige contract is geen extra fietspad voorzien op de huidige Houtensebrug. Dit is destijds als onhaalbaar en complex beoordeeld. Het alsnog realiseren van een fietspad leidt tot een noodzakelijke aanpassing van de ruimtelijke plannen, vraagt om extra budget en heeft technische risico's, en is daarom

niet mogelijk binnen project A27 Houten-Hooipolder. Daardoor is in gesprek treden met de regio over de fietsverbinding over de Houtensebrug nu niet zinvol.

Dan nog een vraag van de heer Grinwis over een tijdelijke fietsbrug in plaats van shuttlebussen naar het prachtige fietspad op de dijk, dat al vijf jaar niet te bereiken is voor fietsverkeer. Momenteel is het mogelijk om 24 kilometer te fietsen over het fietspad op de Afsluitdijk. Het plaatsen van fietsbruggen kost niet alleen miljoenen; belangrijker is dat het aanbrengen van tijdelijke fietsbruggen constructief zeer complex is. Daarom is een tijdelijke fietsbrug helaas geen optie. Het project zal op z'n vroegst in 2027 zijn afgerond. Maar je mag gratis met je fiets in de bus, heb ik gehoord.

Wil de minister de Afsluitdijk eens per jaar openstellen voor de fiets, vraagt de heer De Hoop. In 2023 is er samen met de regio besloten om eenmalig een weekendopenstelling te doen voor fietsers en wandelaars. Vanaf juni 2024 is het nieuwe fiets- en wandelpad over de Afsluitdijk en langs de Waddenzee voor het grootste deel toegankelijk. Tussen de sluizen van Den Oever en Kornwerderzand kan over een lengte van 24 kilometer gefietst of gewandeld worden. Vanwege de kosten en om de voortgang van het project nu niet te beperken, werken we hard om de Afsluitdijk af te maken, zodat er in de toekomst weer helemaal overheen gefietst kan worden. Maar het duurt nog even, dus dan moet je een stukje met de bus, die dus gratis is.

Een aantal leden heeft gevraagd naar het Alternatief Ring Utrecht. Er zijn allerlei vragen gesteld. Hebben we dat alternatief wel serieus bekeken? Het belangrijkste bezwaar tegen het Alternatief Ring Utrecht is dat het gewoon niet veilig is als je in zo'n tunnelbak 10 rijstroken creëert met een hele smalle vluchtstrook, waardoor je niet eens kan uitstappen als je daar wat hebt. Je moet je eens voorstellen wat daar gebeurt als er een ernstig ongeluk plaatsvindt, of een brand of iets dergelijks. Het is absoluut onverantwoord om het op die manier te doen. Dat is natuurlijk de belangrijkste reden waarom we dit hebben moeten afdoen als niet haalbaar. Ik begrijp dan ook de grote teleurstelling. U snapt: een miljard bezuinigen vind ik natuurlijk ook zeer aantrekkelijk. Maar de veiligheid staat toch bovenaan; daar kunnen we echt geen concessies op doen. Alleen al om die reden is het geen goed alternatief. Echter wil ik natuurlijk wel in gesprek blijven en zijn met Utrecht. Ik snap alle sentimenten. We blijven dus in gesprek, maar het is geen alternatief.

Meneer Bamenga van D66 vroeg naar Zuidasdok. Er worden stappen gezet in de realisatie van Zuidasdok. We doen daar het maximale voor met het huidige beschikbare budget. Maar er zijn grote financiële uitdagingen; lees: tekorten. Dat vraagt om lastige afwegingen. Als ik zeg dat ik veel ambities heb, is dat niets nieuws, maar het budget is krap, te krap om alle ambities te realiseren. Ik ben er met de regio over in gesprek. De opdrachtgevers hebben afgesproken om uiterlijk in de tweede helft van 2025 een besluit hierover te nemen.

De heer Grinwis van de ChristenUnie vraagt: komt project knooppunt Hoevelaken snel van de grond en pakken we de A1/A30 dan mee? Op dit moment is er vanwege onvoldoende financiële middelen, stikstofruimte en capaciteit geen zicht op de volledige herstart van het project A1/A28 knooppunt Hoevelaken en A1/A30 Barneveld. Ik heb in het BO MIRT Noordwest afgesproken om in samenspraak met de regio te onderzoeken of het mogelijk is om het project A1/A28 knooppunt Hoevelaken in kleinere projecten op te delen en te faseren, zodat het ook makkelijker te financieren is. Ook de A1/A30 bij Barneveld zal hierbij worden betrokken. Bij de voorjaarsbesluitvorming zal ik u nader informeren over de voortgang van het onderzoek en het eventuele vervolgproces van het faseren, financieren en mogelijk opdelen van het project. Vooruitlopend op de planuitwerking en realisatie van het project werkt de regio in overleg met het Rijk de voorkeursvarianten inzake het verbeteren van de verkeersveiligheid in de aansluiting A1/A30 uit.

De heer Stoffer vraagt waarom we er niet voor kiezen een groot deel van de 500 miljoen direct naar Hoevelaken te schuiven. Het restbudget bij de gepauzeerde wegprojecten laten staan zou betekenen dat schaarse budgetten jarenlang onbenut op de plank blijven liggen. Een budget van 500 miljoen naar Hoevelaken is echter onvoldoende om het project te kunnen realiseren. Uit de restbudgetten stel ik 50 miljoen euro beschikbaar voor overbruggingsmaatregelen bij het knooppunt Hoevelaken.

Mevrouw Veltman vraagt hoe het mogelijk blijft om budget voor het knooppunt Hoevelaken weg te halen en of Hoevelaken topprioriteit blijft, desnoods gefaseerd. Het antwoord is dus ja. Om Nederland bereikbaar te houden, moet er fors geïnvesteerd worden, juist ook in dit project. Op dit moment is er geen financiële capaciteit, maar ook geen stikstofruimte en geen maakcapaciteit voor dit project. Ik heb in het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest afgesproken om te onderzoeken of het mogelijk is om het op te knippen en te faseren. Daarover ga ik u informeren bij de voorjaarsbesluitvorming.

Dan nog eenzelfde vraag. Het lid Heutink vroeg hier ook naar. Daar geef ik eigenlijk hetzelfde antwoord op.

Dan nog een vraag over Hoevelaken. Eigenlijk heeft iedereen dezelfde vragen hierover gesteld. Het knooppunt Hoevelaken is echt een prioriteit. We gaan dus kijken naar fasering en opknippen. Op die manier hopen we toch stappen te kunnen zetten.

Dan de aansluiting tussen de A1 en de A30. Blijft die wel op het netvlies staan, vraagt mevrouw Veltman van de VVD. De planuitwerking en de realisatie van het project A1/A30 zijn gepauzeerd. Maar dit blijft wel op ons netvlies staan. Vooruitlopend op de planuitwerking en de realisatie werkt de regio, de provincie Gelderland, in overleg met het Rijk aan een verkeersveiligheidsmaatregel voor de aansluiting tussen de A1 en de A30.

De leden Vedder en Grinwis vragen of wij bereid zijn het bestaande MIRT-onderzoek over de haven van Werkendam aan te vullen en te actualiseren, met het oog op de maritieme maakindustrie. Ik heb de SGP-fractie daar volgens mij ook over gehoord. Meerdere Kamerleden hebben deze vraag gesteld. De economische ambitie voor de haven van Werkendam en de maritieme maakindustrie is prachtig om te zien, maar een actualisatie van het MIRT-onderzoek is niet aan de orde. Wat nu gevraagd wordt, valt namelijk buiten de scope van het MIRT. Het MIRT richt zich op vraagstukken zoals de scheepvaartveiligheid, de bereikbaarheid en de waterveiligheid, en niet op het versterken van de maakindustrie en het vergroten van de werkgelegenheid, hoe belangrijk die ook zijn. Ik ben uiteraard wel bereid om mee te denken over wat wél kan. Dat zal ik met mijn collega van het ministerie van Economische Zaken gaan doen.

Als laatste heb ik een vraag van het lid Van Dijk over het budget voor wegen en de spitstrein naar Harderwijk. Kan een deel van het budget voor Hoewelaken gereserveerd worden voor de spitstrein naar Harderwijk? Ik heb samen met de regio afspraken gemaakt over een maatregelenpakket van 100 miljoen. Het Rijk en de regio dragen ieder 50 miljoen bij. Het mogelijk maken van de spitspendel op de Veluwelijn maakt geen onderdeel uit van dit pakket. De resterende middelen reserveren we voor concrete verbeteringen van de weginfrastructuur. Dat wegen we nog af.

De **voorzitter**:

Dank voor de beantwoording. Ik kijk even of hierover nog interrupties zijn. De heer Olger van Dijk. Dit is uw laatste interruptie, geef ik ter overweging mee.

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

Ik had er eerlijk gezegd nog geen zes geteld.

De **voorzitter**:

Wij wel en wij houden het heel nauwgezet bij.

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

Dan moet ik gaan kiezen. Ik kijk vol verlangen naar een collega die vast nog wel een vraag over de spitstrein wil stellen. Ik houd het op de A27, want ik vind dat een belangrijk onderwerp. Ik vind het antwoord van de minister en de brief ronduit teleurstellend. Dat heeft ook te maken met wat ik in de eerste termijn heb betoogd over het ontbreken van een dialoog aan de voorkant tussen de regio en het ministerie. Daar lijkt het in ieder geval op,

maar daar heb ik nog geen reactie op gehad van de minister. Die dialoog over de uitgangspunten is wel gebruikelijk. Ik constateer dat er in de verschillende brieven verschillen worden benoemd. Laat ik helder zijn: de minister lijkt zijn keuze te hebben gemaakt. Nieuw Sociaal Contract heeft dat nog niet. Wij willen echt zien dat het alternatief dat is ontwikkeld, wordt beoordeeld op verkeerskundige voorwaarden, maar wel vanuit uitgangspunten waarover iedereen het eens is. Dat missen we op dit moment.

Ik hoor de minister zeggen dat het niet verkeersveilig is. Dat is het enige argument dat ik net genoemd heb. De regio zegt: wij hebben juist een rapport van Arcadis waarin staat dat het wél gelijkwaardig is. Daar zou ik een concrete reactie op willen. Voor mij is dat voldoende reden om te zeggen: minister, wilt u toezeggen dat u niet alleen het gesprek aangaat met de regio, maar dat u ook kijkt naar alle zaken die over en weer niet duidelijk zijn? De verkeersveiligheid is er daar een van, maar ik heb ook het effect op het onderliggende wegennet naar voren gebracht. Ook daarover is een verschil van inzicht. Wilt u dat met elkaar verduidelijken, wilt u kijken of het noopt om nader onderzoek te doen naar de effecten en wilt u de Kamer daar vervolgens over informeren?

Minister **Madlener**:

U zegt dat het niet gelijkwaardig is qua verkeersveiligheid. Als je een vluchtstrook hebt die zo smal is dat je niet uit je auto kunt stappen, dan is dat natuurlijk nooit gelijkwaardig. Maar goed, ik hoor wat u vraagt en ik snap dat ook. We moeten met elkaar in overleg om te kijken waar we elkaar kunnen vinden, waarover we van mening verschillen en of we de Kamer kunnen berichten over hoe we daaruit denken te komen. Ik zeg dat doe. Ik ben bereid om dat te doen. Ik ga dat gesprek nog een keer aan, met Arcadis of andere deskundigen. Praten is altijd goed, ook al verwacht ik geen andere uitkomst. Maar als u zegt "doe nog een poging", dan kan ik dat toezeggen.

De **voorzitter**:

Kunt u die toezegging ook specificeren? Dan hebben we dat maar gelijk geregistreerd. Uiteindelijk moet het teruggekoppeld worden aan de Kamer. Wanneer denkt u dat te kunnen doen?

Minister **Madlener**:

In het eerste kwartaal van volgend jaar.

De **voorzitter**:

Dan noteren we dat. Ik kijk even of er nog andere interrupties zijn. Mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb nog een korte vraag. Ik hoorde de minister net zeggen dat het niet wenselijk zou zijn om verlichting bij Hoevelaken te creëren door een intercitytrein te laten rijden tussen Harderwijk en Amersfoort. Volgens mij moeten we juist alles op alles zetten omdat wij als Kamer vinden dat Hoevelaken prioriteit heeft. Alle beetjes helpen in zo'n geval, dus laten we deze stap zetten en bij wijze van uitzondering uit de pot voor mitigerende maatregelen een klein bedrag vrijmaken om dit te fiksen, zodat meer mensen de trein zullen pakken. We hebben veel signalen dat dit het geval zal zijn. Daarmee kunnen we de druk op dat knooppunt in ieder geval voorlopig, totdat we het aanpakken -- hopelijk is dat snel -- verlichten.

Minister **Madlener**:

Ik heb net al gezegd dat ik dat wil meenemen in de afweging. Dus in die zin zeg ik daar niet gelijk nee op, maar ik zeg ook geen ja.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik hoorde net het antwoord van de minister op de vraag over Werkendam. Die vraag was niet alleen door mijn partij gesteld, maar ook door een heleboel andere partijen. Daaruit blijkt dat er een Kamerbrede wens is om die insteekhaven en kade-uitbreiding mogelijk te maken, maar het antwoord van de minister was heel stellig. Dus als ik in Werkendam zou zitten, zou ik nu best wel ongerust zijn. Ik krijg dus graag iets meer tekst van de minister over waar ze nu op kunnen rekenen.

Minister **Madlener**:

Het MIRT is niet bedoeld om havens te bouwen, maar om de bevaarbaarheid en waterveiligheid te dienen. In die zin past het niet goed in deze begroting, hoewel het misschien een heel goed project is. Het zou dus misschien wel passen bij het ministerie van Economische Zaken, omdat het inderdaad van belang kan zijn voor de maakindustrie. Die dragen we allemaal een warm hart toe, maar het past niet in deze begroting. Ik heb u al gezegd dat ik graag wil meedenken met mijn collega van EZ, maar ik kan dit nu niet binnen het bestaande MIRT-onderzoek laten vallen. Het gaat hier om de uitbreiding van een haven en niet om de bereikbaarheid van die haven.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Bij schepen is er natuurlijk altijd een wisselwerking daartussen. Het antwoord verbaast me een beetje, want dit stond gewoon in de MIRT 2023. Daar is het uitgehaald, jammer genoeg, en een brede meerderheid blijkt te vinden dat dat eigenlijk niet zo hadden moeten gebeuren. Dus ik wil mijn vraag toch graag herhalen. Als de minister nu zegt "om die en die reden kan het helemaal niet", dan zeg ik: in 2023 kon het blijkbaar wel.

Minister **Madlener**:

Daar kom ik dan graag in tweede termijn op terug, want u zult begrijpen dat ik ook daar graag opheldering over wil.

De **voorzitter**:

Ik vul dit aan in het lijstje met zaken waar in tweede termijn nog op teruggekomen wordt.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik heb een interruptie, maar eerst nog een onbeantwoorde vraag. Ik heb specifiek verwezen naar het Arcadis-onderzoek. Dat rijmt niet met wat de minister beweerde in zijn brief, namelijk dat het plan van het Rijk veel beter is voor de natuur. Ik heb daar zelf ook kanttekeningen bij geplaatst, omdat het natuurlijk gaat om monumentale bomen en unieke natuur, die je niet zomaar kunt compenseren of vervangen. Dus graag nog een reactie van de minister op hoe zijn stelling in de brief over natuur rijmt met het rapport van Arcadis. Dat even als herhaling van de vraag die ik al heb gesteld.

Minister **Madlener**:

Wat ik begrijp is dat er in het plan van mijn ministerie meer natuur terugkomt voor wat er aan natuur moet verdwijnen. Dat is natuurlijk een positief saldo. Dan gaat het om de oppervlakte en niet om oude bomen, als u dat bedoelt. Dus qua oppervlakte komt er meer natuur terug in mijn plan. Dat lijkt mij een goede zaak. Anders kan ik er in tweede termijn op terugkomen. Het is allemaal beschreven en met elkaar gecommuniceerd. Ik ga opnieuw in overleg. Ik wil ook hier nog eens naar kijken, maar ik denk niet dat de feiten veranderen.

De **voorzitter**:

De minister komt daarop terug in de brief die nog gaat komen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dat is heel cruciaal voor mij om te horen. Dat scheelt een motie over specifiek het onderzoek van Arcadis in relatie tot de natuur. Nu lijkt de minister een beetje uit de losse pols te schieten, terwijl de feiten iets anders zeggen. Dat gaat ook over die compensatiemaatregelen waar Arcadis het over heeft. Daar scoort het Rijk gewoon heel slecht. Maar goed, dat gaan we dus zien en we horen het graag straks in het eerste kwartaal. Dan ga ik naar mijn echte interruptie. Ik had ook een motie klaarliggen met een strekking die vergelijkbaar is met wat de heer Van Dijk net aan de minister vroeg. Dus ik ben blij dat er een toezegging is gedaan om met de regio in gesprek te gaan en om precies op de punten waar de verhalen niet helemaal met elkaar te rijmen zijn, goed te kijken waar het 'm nou in zit. Misschien is er nog een nadere analyse mogelijk. Het lijkt me ook prima om dat terug te koppelen in het eerste kwartaal. Maar dan wil ik nog één toezegging voordat ik hierin meega en mijn motie dus niet indien. Die toezegging is dat er geen onomkeerbare stappen worden genomen voor het tracébesluit voordat er is teruggekoppeld over deze toezegging aan de heer Olger van Dijk en de Kamer erover heeft kunnen spreken.

Minister **Madlener**:

Wij wachten nu op de uitspraak van de Raad van State over het plan. Dat moeten we natuurlijk ook meewegen. Ik heb al gezegd dat we in gesprek gaan met Utrecht om te kijken wat de reden van de andere inzichten is en wie er nu gelijk heeft. Wat dat betreft zult u even moeten afwachten tot we daarover terugkoppelen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik split 'm even in tweeën. Mijn eerste reactie is dat dit geen antwoord op mijn vraag was. Kunt u toezeggen, minister, dat er voordat er een gesprek met de regio heeft plaatsgevonden en dat teruggekoppeld is aan de Tweede Kamer, wat u net aan de heer Olger van Dijk heeft toegezegd, in ieder geval geen onomkeerbare stappen worden gedaan rondom het tracébesluit?

Dan heb ik nog een vraag die is gemist door de minister. De kostenraming voor het tracébesluit is niet meer actueel. Voor zorgvuldige besluitvorming, een goede vergelijking en het gesprek met de regio is het belangrijk om met die kostenraming te komen. Kan de minister dus toezeggen dat hij met zo'n actuele kostenraming voor het tracébesluit kan komen? Of heeft hij daar een motie voor nodig?

Minister **Madlener**:

Zo'n kostenraming vereist het nodige werk; dat is niet zomaar gedaan. We wachten nu op de uitspraak van de Raad van State. Het zou zonde zijn om nu, vooruitlopend op die uitspraak, kostenramingen te gaan maken. Dat zou niet zinnig zijn. Ik wil dus graag wachten op die uitspraak en daarna een kostenraming herijken. Ik wil wel met Utrecht in gesprek gaan tot die tijd, om nog eens te verduidelijken waar nodig. Ik zal ook ingaan op de natuurcompensatie en of die wel of niet beter is. Een onomkeerbare stap gaan we toch niet nemen in het eerste kwartaal van volgend jaar. In die zin denk ik dus dat u gerust kunt zijn.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik wilde nog wat aanvullends aangeven over het vorige onderwerp. De minister zei over de verlichting van de druk op knooppunt Hoevelaken: ik zeg geen ja; ik zeg geen nee. Over knooppunt Hoevelaken zal ik een motie indienen die, zo is mijn indruk, vrij breed gesteund wordt. Hopelijk is ie voor de minister in ieder geval een nadrukkelijke steun in de rug om naar de gefaseerde aanpak van knooppunt Hoevelaken te gaan kijken. Daarnaast zal ik een amendement indienen om een kleine schuif te maken om Hoevelaken te verlichten met een intercitydienst tussen Harderwijk en Amersfoort. Dat zal in ieder geval ingediend worden.

Minister **Madlener**:

Dat zullen we dan straks beoordelen. Steun in de rug is natuurlijk altijd prettig. Ik heb al toegezegd dat we gaan kijken naar een gefaseerde aanpak. Ik voel zelf ook de urgentie om knooppunt Hoevelaken hoog op die lijst te hebben. Maar ja, de realiteit is: stikstof en budget. Ik heb het net al een paar keer gezegd.

De **voorzitter**:

Dank voor de beantwoording op dit blokje. We gaan naar de staatssecretaris, voor Noordwest.

Staatssecretaris **Jansen**:

Voorzitter. Ik heb hier een aantal vragen. De eerste, van de heer Bamenga en mevrouw Veltman, ging over de Noord/Zuidlijn. Hoe zorgt dit kabinet dat er een oplossing komt voor het financieringsvraagstuk voor de Noord/Zuidlijn

dat door het Rijk is ontstaan? Kan ik toezeggen dat ik me onverminderd zal blijven inzetten voor het realiseren van de Noord/Zuidlijn, dat ik doorpak en dat er ook echt in 2026 een voorkeursbeslissing gaat worden genomen? Het project OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer is opgenomen in het regeerprogramma. Dat betekent dat het een prioriteit is voor het kabinet, vergelijkbaar met de Lelylijn en de Nedersaksenlijn, die ook worden genoemd. Het vorige kabinet heeft besloten om een belangrijk deel van de reservering, 1,6 miljard, weg te nemen. Maar de verkenning wordt natuurlijk wel onverminderd doorgezet. Er wordt met alle betrokken partijen toegewerkt naar een voorkeursbeslissing eind 2026. Op dat moment moeten de kosten en het budget weer in balans zijn.

Dan heb ik een vraag van de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid. Rondom Amsterdam zijn er voor met name de woningbouw en de doorstroming investeringen nodig in het spoor naar Haarlemmermeer, Zuidasdok en het doortrekken van de metroring. Op dit vlak zijn er nog financiële opgaven. Kan ik een nadere update hierover geven en aangeven wanneer de volgende belangrijke stappen worden gezet? Hoe kunnen de financiële knelpunten worden opgelost? Ik begrijp de zorgen in de regio over de financiële opgaven in het investeringspakket voor Amsterdam. Het gaat hier zeker niet om klein bier. Zoals u weet, zijn er een aantal grote financiële uitdagingen. Dat vraagt ook om hele lastige afwegingen. Rijk en regio's zijn en blijven hierover in gesprek. Voor de zomer van 2025 houden we een volgend bestuurlijk overleg.

Dan heb ik een vraag van mevrouw Veltman over de varianten van de Merwedelijn. Wordt er bij de MIRT-verkenning Utrecht ook gekeken naar een goedkopere variant die grotendeels gelijkvloers loopt en die gebruikmaakt van bestaande trajecten waar nu een tram of HOV rijdt? In de verdiepingsfase van de MIRT-verkenning OV en Wonen, waar de Merwedelijn onderdeel van is, wordt opnieuw gekeken naar verschillende varianten van de Merwedelijn. Er wordt ook gekeken naar de variant die grotendeels gelijkvloers loopt. Die wordt ook onderzocht. Daarnaast wordt er gekeken naar mogelijkheden tot fasering, waaronder het gebruikmaken van een gedeelte van de bestaande tramlijn van Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein, de SUNIJ-lijn.

Dan heb ik een vraag van de heer Bamenga van D66. Kan er zekerheid worden geboden over de aanleg van de Merwedelijn? Het antwoord is nee. Hier kan ik op dit moment nog geen zekerheid op bieden. Er is op dit moment nog geen variant van de Merwedelijn die binnen het budget valt met voldoende doelbereik. Daarom loopt op dit moment de verdiepingsfase, waarin een variant onderzocht wordt waarbij het budget en doelbereik wel bij elkaar kunnen komen. We werken samen met de regio toe naar het vaststellen van een voorkeursvariant van de Merwedelijn in het BO MIRT van 2025.

Dan heb ik een vraag van mevrouw Vedder van het CDA. Bij de Woontop ligt het akkoord van Rijnenburg en Groot Merwede voor. Ben ik bekend met dat

akkoord van Rijnenburg? Wil ik dat medeondertekenen? In essentie laat ik mij graag informeren over dit akkoord richting de Woontop. Zoals al aangegeven, zullen wensen worden meegenomen in de verdere uitwerking van de 2,5 miljard euro voor het bereikbaar maken van nieuwe woningen, maar die afweging moeten we nog maken. Daar kan ik op dit moment niet op vooruitlopen. Ik ken dit akkoord van de Woontop overigens nog niet. Daarom kan ik nu geen antwoord geven over het wel of niet ondertekenen.

Dan heb ik een vraag van de heer Van Dijk van NSC over Haarlem Nieuw-Zuid en Poort van Hoorn. Door de stijgende kosten is hier een financieel tekort. Dat is zonde, want er is zicht op aanbesteding om dit snel te realiseren. Nu is er geen geld. Kan ik -- er staat "de minister" -- creatief kijken naar de mogelijkheden in de toekomst, waaronder de verdeling van de 2,5 miljard? De essentie van het antwoord is: ja, mits. In 2022 zijn er voor 7,5 miljard aan afspraken gemaakt voor het bereikbaar maken van 400.000 nieuwe woningen. De voorwaarde daarbij was dat de rijksbijdrage taakstellend was en dat verdere risico's dus bij de gemeente zouden liggen. Ook zijn er afspraken gemaakt over de beheersing. Mocht dat niet voldoende zijn, dan staan we natuurlijk open voor het idee om bij de verdeling van de 2,5 miljard ook te kijken naar lopende projecten -- de minister is daar net volgens mij ook al op ingegaan -- op voorwaarde dat ze extra nieuwe woningen boven op de bestaande afspraken leveren. Op de Woontop van 11 december presenteren wij samen met de minister van VRO de aanpak voor de verdeling van de 2,5 miljard.

Dan heb ik nog de vraag van de heer Bamenga over de IJmeerverbinding. Uit de resultaten van het MIRT-onderzoek en het in 2024 afgeronde bereikbaarheidsonderzoek RSV blijkt dat bij grootschalige woningbouw op Pampus de ontsluiting met een ov-verbinding op langere termijn een goede oplossing kan zijn. Omdat er geen zicht is op financiering bij Rijk of regio, is een MIRT-verkenning conform de MIRT-spelregels op dit moment niet mogelijk. Daarom is in het BO MIRT met de regio afgesproken om een p-verkenning te starten. Daarin worden kansrijke alternatieve bekostigingsmogelijkheden voor de IJmeerverbinding nader onderzocht.

Dan heb ik nog een vraag van de heer Heutink van de PVV over de hsl en de herstelwerkzaamheden. Er wordt hard gewerkt aan een zo spoedig mogelijk herstel van de problematiek op de tien viaducten in de noordsectie van de HSL-Zuid. Dat moet zorgvuldig gebeuren. Herstel van de problematiek vraagt maatwerk en kost dus helaas ook tijd. De Kamer kan er weliswaar op rekenen dat herstel van de problemen de volle aandacht heeft, maar ik zeg heel eerlijk dat we er nog niet zijn. Door het herstel van betonschade kan er per de nieuwe dienstregeling naar alle waarschijnlijkheid weer 120 kilometer per uur worden gereden waar nu nog 80 kilometer per uur wordt gereden. Dat kan ik met 99% zekerheid aan u doorgeven. Vanaf de tweede helft december kan er normaal gesproken weer 120 kilometer per uur worden gereden. Ondertussen wordt er gewerkt aan het herstel van de tien viaducten waar de problematiek speelt. Dit is echt maatwerk. De plannen daarvoor worden op

dit moment nader uitgewerkt. Dus: beton positief, viaducten kosten helaas nog tijd.

Dan heb ik volgens mij alle vragen gehad, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan het laatste blokje van de minister, denk ik.

Minister **Madlener**:

Ja, de regio Oost. Dan begin ik met de ViA15, een vraag van mevrouw Veltman. Zij vroeg wanneer we daarmee kunnen beginnen. Het goede nieuws is dat het tracébesluit onherroepelijk is verklaard. De exacte planning is echter nog niet duidelijk. De opdrachtnemer en Rijkswaterstaat bouwen nu de organisatie op. Verder zijn we bezig met het actualiseren van het contract, het maken van financiële afspraken en het updaten van de planning. Pas als het project maakbaar en financieel inpasbaar blijkt, komt er meer zicht op de planning. We zijn ermee bezig, maar we hebben nog geen planning op dit moment.

De heer Heutink vraagt naar de N36. Ja, het is bekend dat dit een gevaarlijke weg is. Voor het realiseren van een rijbaanscheiding op de N36 heeft het vorige kabinet 125 miljoen vrijgemaakt. Met het beschikbare budget wordt ingezet op het realiseren van een rijbaanscheiding over een zo groot mogelijk aantal kilometers. Momenteel is Rijkswaterstaat aan de slag met de uitwerking van de plannen en loopt het participatietraject in de regio. De realisatie start waarschijnlijk in 2028, zoals eerder is gemeld.

De VVD-fractie heeft gevraagd of we perspectief kunnen geven over de hele N36. We hebben afgesproken in gesprek te blijven over het resterende deel. Er is niet genoeg geld om het hele traject te voorzien van rijbaanscheiding. Daarom zullen we het belang van extra budget meewegen binnen de bredere afweging van het Mobiliteitsfonds bij de voorjaarsbesluitvorming.

Het lid Grinwis vraagt naar de verkeersveiligheid op de N36, N59 en N57. Wij blijven inzetten op verkeersveiligheid op de N-rijkswegen met de 200 miljoen voor verkeersveiligheid uit het programma Meer veilig en via de investeringsimpuls. Tijdens het BO MIRT is afgesproken in gesprek te blijven over het resterende deel van de N36, zoals net gezegd. Er is geen verschil van inzicht over nut en noodzaak, maar het huidige budget is niet voldoende om de hele N36 te voorzien. Daarom komen we daarop terug bij de voorjaarsbesluitvorming om te kijken of we het resterende deel ook kunnen voorzien van rijbaanscheiding.

Het lid Heutink vraagt naar de N35, de rondweg Mariënheem. De huidige planning is dat de verkenning in 2025 wordt afgerond. De afgelopen

maanden is gewerkt aan het uitwerken van alternatieven en varianten in het ontwerp. Uiteindelijk neem ik een voorkeursbeslissing of wordt een bestuurlijke voorkeur vastgesteld. Of een voorkeursbeslissing kan worden vastgesteld, is afhankelijk van de vraag of met de bestaande middelen een oplossing gerealiseerd kan worden. Na het vaststellen van de voorkeursbeslissing kan, afhankelijk van de randvoorwaarden voor capaciteit en stikstof, de planuitwerking starten.

Het lid Vedder vraagt naar de N35, Wijthmen-Nijverdal, met de rondweg Mariënheem. De rondweg Mariënheem is de eerste prioriteit van de verkenning. De rondweg wordt binnen die verkenning apart onderzocht, zodat deze eventueel gefaseerd kan worden uitgevoerd. Voor stikstof geldt dat de rondweg gaat zorgen voor andere verkeersstromen. Lokaal zorgt dat voor een hogere depositie van stikstof. In totaal liggen er maar liefst elf Natura 2000-gebieden binnen 25 kilometer. Ik wist niet dat daar zo veel Natura 2000-gebieden liggen. Dat maakt het dus niet makkelijker. In de verkenning zullen we de haalbaarheid voor stikstof onderzoeken. Wanneer de schop de grond ingaat, is nog niet bekend. De vraag is of een oplossing met de bestaande middelen gerealiseerd kan worden. Na het vaststellen van het voorkeursbesluit kan eventueel de planuitwerking starten, maar dan moeten we de randvoorwaarden voor capaciteit en stikstof hebben opgelost. Dat zal niet makkelijk zijn.

Het lid Stoffer vraagt om een 2x2-oplossing voor de N35 op het netvlies te houden. Een 2x2-oplossing is niet meegenomen als volwaardig alternatief binnen de verkenning, omdat er geen budget voor is. Wel wordt op verzoek van de provincie Overijssel een raming opgesteld voor een 2x2-oplossing tussen Wijthmen en Nijverdal. Deze informatie is beschikbaar voor de besluitvorming over het vervolg van de verkenning.

Dan vroeg mevrouw Veltman naar de verkeersveiligheid van de N50. Wat is de totale aanpak rond de wegverbreding Hattemberbroek en Kampen-Zuid? De verkeersveiligheid en de stikstofproblematiek zijn aspecten waar ik naar kijk voor de herstart van de projecten. Op de N50 tussen Kampen en Kampen-Zuid is de inzet om de planuitwerking in 2025 te hervatten. Hiervoor worden de verkeers- en stikstofberekeningen geactualiseerd. In het eerste kwartaal van komend jaar verwacht ik de resultaten daarvan, waarna ik in gesprek ga met de provincie Overijssel. Voor wat betreft de N50 Hattemberbroek-Kampen-Zuid is in 2023 onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid. Het gaat hier dus niet om de vraag of het nuttig en noodzakelijk is. We moeten echter wel realistisch zijn: het zal, gezien de stikstofproblematiek, de beperkte capaciteit en de financiële krapte, erg moeilijk worden om nieuwe projecten de komende jaren te realiseren. Op de N50 loopt ook nog het traject tussen Kampen en Ramspol. Hier wordt gewerkt aan fysieke rijbaanscheiding. Die realisatie staat gepland in 2028 of eerder.

Dan vroeg de heer Van Dijk van NSC: kan de minister toezeggen of er middelen voor verkeersonveilige N-wegen worden vrijgemaakt en om de N18

vanaf Varsseveld tot Groenlo verkeersveiliger te maken? Van de middelen voor de verkeersveiligheidsaanpak op N-wegen is 1,5 miljoen gereserveerd voor de N18. Ik heb besloten 5,8 miljoen extra te investeren in het optimaliseren van de lopende verkeersveiligheidsaanpak voor de N18. Zo kan het plaatsen van verkeersregelininstallaties op het kruispunt Lichtenvoordseweg gecombineerd worden met het opheffen van het kruispunt Landstraat. Daarnaast worden obstakels in de berm verwijderd. Hiermee worden de resterende verkeersveiligheidsknelpunten aangepakt. De N18 vanaf Varsseveld tot Groenlo is dan ingericht volgens de ontwerpwijzen voor rijks-N-wegen.

Dan als laatste een vraag van de heer Van Dijk: wil de minister verder werken aan de multimodale bereikbaarheid van de Achterhoek via de N18-corridor? Uit de Integrale Mobiliteitsanalyse komt de N18 niet naar voren als bereikbaarheidsknelpunt. Investerings in de bereikbaarheid van de N18 hebben daarom geen prioriteit. Met het regeerprogramma geef ik prioriteit aan de herstart van de zeventien gepauzeerde projecten, waar de N18 geen onderdeel van uitmaakt. Er is financiële krapte, dus ik zie helaas ook geen ruimte om verder te investeren in de N18 op dit moment.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Ik kijk of er interrupties zijn. Dat is niet het geval. Het woord is aan de staatssecretaris voor zijn laatste blokje.

Staatssecretaris Jansen:

Dank u wel, voorzitter. Ik heb drie vragen, waarvan er twee met elkaar samenhangen. Een vraag van de heer De Hoop ging over de keervoorziening Harderwijk: wat is de stand van zaken omtrent de keervoorziening bij station Harderwijk? In opdracht van de regio gaat ProRail een eerste fase van een alternatieve studie doen naar de keervoorziening en de overwegmaatregelen. Dit ondersteun ik en daarom draag ik daar maximaal €300.000 aan bij, zoals ook is afgesproken in het BO MIRT in de afgelopen periode. Dit onderzoek zal de basis zijn van besluitvorming over een extra trein tussen Utrecht en Harderwijk. Dat verwacht ik in het najaar van 2025, dus bij het volgende BO MIRT.

Dan heb ik een vraag over de keervoorziening Harderwijk in relatie tot de spitspendel. Die is door een heleboel partijen gesteld. Natuurlijk ga ik daar graag op in. De spitspendel Harderwijk-Amersfoort zou drie tot vier keer per spits rijden als er zicht is op de aanpak van de overwegen, waar ik het net ook al over had. In het BO MIRT hebben we afgesproken dan te onderzoeken welke maatregelen voor de spitspendel en voor de structurele treindienst precies nodig zijn. In opdracht van de regio komt er dan ook een nader onderzoek waarbij de maatregelen worden onderzocht in samenhang met

bijvoorbeeld woningbouw en een mogelijk keerspoor. Met die studie hebben we in één keer alles goed op tafel liggen voor de komende jaren. Deze studie is gereed in het najaar van 2025. Daar zal dus ook in het BO MIRT 2025 een besluit over worden genomen.

De laatste vraag is van de heer De Hoop van PvdA-GroenLinks. Ga ik mij hardmaken voor de spoorverdubbeling Zwolle-Deventer? Daarover zijn we in gesprek naar aanleiding van de toezegging aan de heer De Hoop tijdens het commissiedebat van 12 september jongstleden. We werken ook aan het actualiseren van gegevens uit eerder onderzoek. Tot slot geldt dat een vierde perron op station Deventer dan natuurlijk wel noodzakelijk is, maar dat heb ik volgens mij al eerder aangegeven.

Dat is het, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zie dat er geen interrupties zijn. Dan wil ik de minister en de staatssecretaris danken voor de beantwoording in de eerste termijn aan de kant van het kabinet. Dan zijn we aangekomen bij het begin van de tweede termijn aan de kant van de Kamer. Het is mijn ambitie als uw voorzitter om die tweede termijn aan de kant van de Kamer te doen alvorens we gaan dineren met elkaar. Dat geeft namelijk ook de minister en staatssecretaris de ruimte om tijdens de dinerpauze de ingediende moties en vragen die er nog zijn, van een appreciatie en een antwoord te voorzien. Daar gaan we dus snel mee aan de slag. Ik zou de leden willen oproepen om de interrupties te beperken. Er ligt dus een hele grote verantwoordelijkheid op uw schouders. Maar ik ga het niet verbieden, want er kunnen natuurlijk altijd vragen zijn die gesteld moeten worden. Het woord is aan de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid. Gaat uw gang.

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

Dank u wel, voorzitter. Ik wil gelijk ook beide bewindspersonen bedanken voor de beantwoording, ook voor de antwoorden die we in tweede termijn krijgen. Daarbij dank ik ook de ambtelijke ondersteuning, want dit is een debat waar heel veel ingebracht wordt vanuit heel veel hoeken van de Kamer en waar ook heel hard gewerkt wordt aan de beantwoording, volgens mij. Dank aan hen.

Voorzitter. Laat ik beginnen met in algemene zin te zeggen dat GroenLinks-Partij van de Arbeid echt vindt dat er meer investeringen zouden moeten gaan naar de brede begroting van Infrastructuur en Waterstaat, naar instandhouding, naar verkeersveiligheid, maar met name ook naar openbaar vervoer. We vinden echt dat de investeringen die dit kabinet hierin het afgelopen jaar gedaan heeft, te beperkt zijn. Er is toch nul euro extra naar

regionaal openbaar vervoer gegaan en er is ook, ondanks de mooie woorden, op dit moment geen extra geld gegaan naar de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Dat vinden wij niet voldoende en ik zal mij dan ook blijvend inzetten om dat voor elkaar te krijgen met mijn collega's in de Kamer.

Dan ga ik gelijk naar de Nedersaksenlijn en de Lelylijn toe. Wat ik ingewikkeld vind, is dat we nog steeds van de staatssecretaris heel veel mooie woorden horen, maar dat onder de streep overblijft dat er nog steeds geen extra geld is, dat er aan 75% vastgehouden wordt en dat er nog geen MIRT-verkenning is. De staatssecretaris weet dat het voor ons ontzettend belangrijk is om daar beweging in te krijgen. Ook wat er vandaag op tafel ligt, biedt nog te weinig zekerheid voor Noord-Nederland. Ik zou in ieder geval de staatssecretaris willen oproepen om dat geld voor de Lelylijn absoluut niet te gebruiken voor de Nedersaksenlijn. Ik heb ook even in de stukken gekeken. Ik heb een aangenomen motie van 22 januari 2024, de motie De Hoop c.s., waarin de Kamer met 110 stemmen vóór uitsprekt dat de komst van de Lelylijn zeer gewenst is en dat de reeds gereserveerde middelen hiervoor gereserveerd moeten blijven. Er ligt dus, staatssecretaris, een uitspraak van de Kamer dat die Lelylijngelden niet ingezet mogen worden voor iets anders. Kan de staatssecretaris bevestigen dat hij zich aan de aangehouden motie houdt en dat er daarmee de facto dus ook geen geld uit het Lelylijnpotje ingezet kan worden voor de Nedersaksenlijn?

Voorzitter. Dan wil ik door naar Zwolle-Deventer. Ik hoor van de staatssecretaris echt bereidheid om daar beweging in te krijgen. Ik heb op dat punt nog wel een motie om hem het laatste duwtje in de rug te geven.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat dubbelspoor tussen Zwolle en Deventer de intercity versnelt, er een sprinter aan het traject kan worden toegevoegd en er extra stations in Zwolle en Deventer mogelijk zijn;

overwegende dat dubbelspoor kansen biedt voor woningbouw langs het traject;

overwegende dat ProRail op dit moment onderzoek doet naar de mogelijkheden van een vierde perron op station Deventer;

verzoekt de regering om in overleg met de regio en ProRail te treden over de mogelijkheden om de knelpunten bij station Deventer op te lossen en te komen tot dubbelspoor op het traject Deventer-Zwolle en de Kamer hierover voor de zomer 2025 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 23 (36600-A).

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

Voorzitter. Ik maak me ook zorgen over mogelijke aanstaande bezuinigingen op het gebied van het openbaar vervoer. We hebben het eerder over de BDU-gelden gehad, maar we hebben het nog te weinig gehad over de SOV-gelden. Ook op dat punt dien ik een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de vraag naar openbaar vervoer volgens het KiM-onderzoek verder zal stijgen;

overwegende dat het van belang is dat vervoerders op tijd hun dienstregeling kunnen opschalen en de benodigde infrastructuur tijdig beschikbaar is;

overwegende dat provincies en vervoersregio's zich grote zorgen maken over de voorgenomen bezuinigingen op de bijdrage aan de studenten-ov-kaart (SOV-middelen) en dat dit gevolgen kan hebben voor de investeringen in de infrastructuur voor het regionale openbaar vervoer en dat de dienstregelingen hierdoor mogelijk worden afgeschaald;

verzoekt de regering om in samenspraak met de provincies en de vervoersregio's een impact assessment uit te laten voeren op de impact van de lagere bijdrage aan de SOV-middelen en deze voor de behandeling van de begroting voor 2026 aan de Kamer te doen toekomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop, Stoffer, Kostić en Grinwis.
Zij krijgt nr. 24 (36600-A).

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

Dan een motie over de perrons bij het station Eindhoven.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er grote woningbouwopgaven zijn in de regio Eindhoven;

overwegende dat het treinvervoer van en naar Eindhoven de komende tijd verder zal toenemen en het hiervoor van belang is dat er extra perrons komen op station Eindhoven;

overwegende dat het combineren van werkzaamheden mogelijk geld kan besparen en ook de periode van de overlast voor reizigers kan worden beperkt;

verzoekt de regering samen met de regio Eindhoven en met ProRail te onderzoeken of de aanleg van de noodzakelijke nieuwe perrons gecombineerd kan worden met de werkzaamheden aan het busstation in Eindhoven en de Kamer over de uitkomsten hiervan te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 25 (36600-A).

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

Dan de treinverbinding Venlo-Düsseldorf.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de start van de intercity Eindhoven-Düsseldorf een jaar vertraging oploopt;

constaterende dat er voor het dienstregelingsjaar 2026 nog geen zekerheid is over de voortzetting van de door de Verkeersverbund Rhein Ruhr (VRR) uitgevoerde regionale trein Venlo-Düsseldorf en er hierdoor onzekerheid is over de voortzetting van de belangrijke verbinding tussen Nederland en het Ruhrgebied;

verzoekt de regering om spoedig met de betrokken Duitse vervoersautoriteiten in gesprek te gaan over de voortzetting van deze belangrijke grensoverschrijdende treinverbinding en de Kamer over de uitkomsten van deze gesprekken te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop, Olger van Dijk, Stoffer, Kostić en Bamenga.

Zij krijgt nr. 26 (36600-A).

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dat zijn mijn moties, voorzitter. Dan loop ik nog wat punten langs. Het amendement over Amersfoort-Harderwijk van mijn collega's Olger van Dijk en Hester Veltman zal mijn fractie steunen.

Dan de ERTMS-proef. Mijn fractie is zeer bezorgd over de effecten voor Zeeland. Ik ben benieuwd of de heer Grinwis nog met een voorstel komt. Anders vind ik het belangrijk om daaraan veel aandacht te besteden in het commissiedebat dat wij daarover nog gaan voeren.

Ten aanzien van de Afsluitdijk vindt mijn fractie het belangrijk dat daar ook nog wat kan gebeuren voor de fiets de komende periode. Ik zal het voorstel van collega Grinwis op dit punt steunen.

Mijn fractie zal het voorstel over Kornwerderzand steunen dat vanuit NSC komt.

De A27 bij Amelisweerd: ik vind echt dat hier een andere afweging gemaakt zou moeten worden. Amelisweerd is een prachtig natuurgebied. Onnodig vindt daar voor bijna een miljard euro een verbreding plaats. Ik vind dat heel jammer. Ik wil de minister nog eens oproepen om daar goed naar te kijken.

Ten slotte, voorzitter, Ameland en de MIRT-verkenningen aldaar. Ik heb het antwoord van de minister gehoord en ik zal toezien op een goed verloop. Er mogen geen dingen door elkaar heen lopen.

Ik dank u en ik kijk uit naar de beantwoording.

De voorzitter:

Dank u wel. We gaan door naar ... Ik wilde zeggen "het lid Heutink", maar het is gewoon: de heer Heutink van de PVV.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter, het maakt mij niet zo veel uit wat u zegt.

De **voorzitter**:

Nee, het is een lange dag.

De heer **Heutink** (PVV):

Ja. Vergissen is menselijk.

Voorzitter. Allereerst wil ik het kabinet bedanken voor alle antwoorden en de lange zit. Hartstikke fijn dat we zo veel antwoorden hebben gekregen. We zijn ook blij dat het kabinet gehoor geeft aan ons rondje Nederland. De meeste problematische infrastructuur lijkt in het vizier van het kabinet te staan, en we hopen dat dat ook zo blijft, want de tijd van wachten is voorbij. Maar alleen het in het vizier hebben van de problemen die we hebben, is natuurlijk niet genoeg. Al veel te lang staan projecten op pauze of zelfs helemaal stil -- we hebben dat al eerder genoemd vandaag -- met alle gevolgen van dien. We willen dat het kabinet onder het motto "wat kan wél?" werk gaat maken van al die gevaarlijke wegen en spoorwegen in Nederland. In iedere regio is wel een dodenweg te vinden. Dat moet echt anders. Verkeersveiligheid moet wat dat betreft echt een topprioriteit zijn voor het kabinet.

Voorzitter. Dan wil ik het toch nog even hebben over die snelheidsverhoging. Vandaag verscheen een artikel in De Telegraaf over dit onderwerp: er zou eigenlijk geen 130 kilometer per uur kunnen worden gereden vanwege overschrijding van herriegrenzen. Is het niet een stikstoftekort of een personeelstekort, dan is het wel een geluidsnorm die 130 kilometer per uur in de weg lijkt te zitten. En dat zijn niet alle criteria die door het ministerie worden toegepast om te bepalen waar zo hard gereden kan worden. Nee, het blijkt zo te zijn dat er zelfs gekeken is naar trajecten waar Rijkswaterstaat kan volstaan met het weghalen van 100 km/u-borden. Hoe past dat als we kijken naar de kaders van "wat kan wél"? Heeft dit specifieke criteriumpunt ertoe geleid dat wegen zijn afgevalen? Waren het er eerst meer dan vier? Dat hoor ik graag van de minister.

Tot slot. Ik hoop wel dat de minister misschien nog beseft dat hij moet leveren op dit punt. Het staat in het coalitieakkoord. Het staat in het regeerakkoord. En we willen de minister er hier aan helpen herinneren dat hij wel een minister van PVV-huize is, en niet een minister van GroenLinks, zo zeg ik in zijn richting via u, voorzitter. En dan tot slot een waarschuwing aan

de minister. De PVV zal meer lawaai maken dan al die auto's op al die snelwegen als die 130 kilometer per uur er niet komt, zo zeggen we tegen hem via u, voorzitter. Dus het is aan de minister om te leveren.

Voorzitter. Het is niet alleen maar negatief wat er vandaag is besproken. We zijn blij dat het kabinet heeft toegezegd dat het komend voorjaar zal starten met een van die zeventien gepauzeerde projecten. De PVV is blij met die actieve houding, maar we hopen wel dat de minister rekening blijft houden met de wens van de Kamer. Niet voor niets is er in een eerder stadium een motie van het lid Stoffer en mevrouw Vedder aangenomen om ook Hoevelaken scherp in de gaten te hebben, omdat dat ook prioriteit verdient.

Voorzitter. Tot slot een tweetal moties van onze kant voor hoe de aanbesteding van projecten gaat en hoe we dat kunnen verbeteren. We zijn blij dat de minister erkent dat dat beter moet en dat we mislukte aanbestedingsprojecten als dat voor de Van Brienoordbrug moeten voorkomen. We hopen de minister een handje te helpen met een tweetal moties over dit onderwerp. Die luiden als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het onderhoud en de aanleg van infrastructuur niet van de grond komt vanwege een gebrek aan personeel;

van mening dat bedrijven te weinig zekerheid geboden krijgen bij het aannemen van slechts losse overheidsprojecten;

verzoekt de regering om werk te maken van het clusteren van aanbestedingen teneinde aannemers langjarig zekerheid te bieden en de aanbestedingskosten te drukken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Heutink, Veltman, Olger van Dijk, Pierik, Grinwis en Vedder.

Zij krijgt nr. 27 (36600-A).

De heer **Heutink** (PVV):

De volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er binnen de kaders van het aanbestedingsrecht mogelijk nog onbenutte ruimte aanwezig is waardoor aanbestedingen niet optimaal worden uitgevoerd;

van mening dat de regering de maximale ruimte binnen de Aanbestedingswet moet gebruiken om aanbestedingen goedkoper, efficiënter en doelmatiger vorm te geven;

verzoekt de regering om te onderzoeken of de ruimte die de Aanbestedingswet biedt optimaal wordt benut bij de huidige wijze van aanbesteden en de Kamer voor het zomerreces van 2025 de resultaten te doen toekomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Heutink, Veltman, Grinwis en Vedder.

Zij krijgt nr. 28 (36600-A).

De heer **Heutink** (PVV):

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor uw inbreng in de tweede termijn. We gaan nu naar de heer Bamenga van D66.

De heer **Bamenga** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik dank de bewindspersonen voor de beantwoording van de vragen. Ik heb nog niet alles helder, maar gezien de tijd houd ik het bij een aantal punten.

Allereerst is het teleurstellend dat de Lelylijn nog niet heel veel verder is. Ik sluit me aan bij het standpunt van de collega's dat aan het gereserveerde geld vastgehouden moet worden.

De minister gaf aan collega Olger van Dijk de toezegging de bevindingen van Arcadis over Amelisweerd te beoordelen, met Utrecht in gesprek te blijven en dat terug te koppelen. Kan de minister toezeggen dat hij in de brief terugkomt op alle aspecten van de casus en dat hij ook de financiën, bereikbaarheid en impact op de omgeving, gezondheid, draagvlak en veiligheid meeneemt?

Met betrekking tot Zeeland gaf de staatssecretaris aan dat de hinder van het testen van het goederenvervoer in Zeeland maximaal twee weken zal duren en dat er voldoende alternatief vervoer geregeld zal worden. Ik vraag me af of ik dat mag zien als een toezegging van de staatssecretaris.

De staatssecretaris gaf aan dat het spoor tussen Maastricht en Eindhoven niet aan de maximumcapaciteit zit. Klopt het dat vanaf 2026, als de internationale trein vanuit Duitsland ook over het traject gaat, het spoor wél aan de maximumcapaciteit komt?

Dank u wel. Ik heb verder geen moties.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor uw inbreng in tweede termijn. Dan gaan we naar de VVD, mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank aan de bewindspersonen voor de antwoorden en voor alle inspanningen die verricht zijn om al onze vragen te beantwoorden. Ik begin met de Lelylijn. Voor de VVD is het belangrijk dat we aan de eis vasthouden van 75% zicht op financiering voordat we aan de MIRT-verkenning beginnen, omdat je op die manier de urgentie op het project houdt en zorgt dat je telkens in het vizier hebt dat je die financiering nog rond moet maken. Daarnaast denken we dat we anders valse verwachtingen scheppen. Desondanks vinden we het wel een goed idee om tussentijds een onderzoek te doen, want we willen niet dat het vervolgens stilligt. Om het belang daarvan te onderstrepen, steunen we de motie van de heer Olger van Dijk.

Dan over aanbestedingen. Projecten lopen spaak omdat aannemers vanwege capaciteitsproblemen onvoldoende zekerheid en voorspelbaarheid hebben om zich aan projecten te kunnen committeren. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Nederland een enorme opgave kent om de komende decennia de bestaande infrastructuur te vernieuwen en te renoveren, dat deze renovatie-opgave urgent is en Zuid-Europese toestanden moeten worden voorkomen;

overwegende dat daarbij de doorstroming overeind moet blijven en verkeersinfarcten moeten worden voorkomen;

overwegende dat ongeplande werkzaamheden vaak voor chaos, verkeersinfarcten en nog meer economische schade zorgen;

overwegende dat nog meer achterstanden in het onderhoud zullen leiden tot nog rigoureuze maatregelen en enorme kosten;

constaterende dat bij de aanbestedingen voor onderhoud van (vaarweg)infrastructuur een evenwichtige risicoverdeling en een duidelijke dealflow van tien jaar ontbreken;

constaterende dat andere sectoren werken met lagere risicoprofielen en heldere meerjarige dealflows en dat het voor marktpartijen daardoor minder interessant wordt om opdrachten aan te nemen in de weg- en waterbouw;

verzoekt de regering versneld inzicht te krijgen in de staat van de (vaar)weginfrastructuur, doelen te stellen over wanneer wat in onderhoud moet worden genomen en wat daarbij prioriteit heeft en tot een "dealflow" van tien jaar te komen;

verzoekt de regering een plan uit te werken voor een evenwichtigere verdeling van risico's bij de uitvoering van weg- en waterbouwprojecten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 29 (36600-A).

Mevrouw **Veltman** (VVD):

De N36 is een levensgevaarlijke weg en het is daarom belangrijk dat we een perspectief kunnen gaan ontwikkelen op de verbetering van de verkeersveiligheid van de gehele weg. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de N36 tussen Almelo en Ommen een "dodenweg" is omdat hier veel ernstige ongevallen gebeuren;

overwegende dat de N36 een drukke en cruciale verbindingsweg voor de regio is;

overwegende dat eerder bestuurlijke afspraken zijn gemaakt over de totale aanpak voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van de N36;

overwegende dat voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van de N36 slechts de helft van het nodige budget beschikbaar is;

overwegende dat de gemeenten Almelo en Hardenberg en de provincie Overijssel cofinanciering beschikbaar willen stellen;

verzoekt de regering om in overleg met de regio het perspectief voor de verbetering van de verkeersveiligheid van de gehele N36 uit te werken met een beschrijving van concrete vervolgstappen en dit nadrukkelijk mee te nemen in de bredere afweging binnen het Mobiliteitsfonds;

verzoekt de regering om de Tweede Kamer hierover uiterlijk het tweede kwartaal van 2025 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Veltman, Olger van Dijk, Grinwis, Pierik, Vedder en De Hoop.

Zij krijgt nr. 30 (36600-A).

Mevrouw **Veltman** (VVD):

We hebben het uitvoerig gehad over het knooppunt Hoevelaken. Daarover hebben wij de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat knooppunt Hoevelaken, A1/A28, op dit moment op nummer drie in de file-top tien van Rijkswaterstaat staat en dat files hier leiden tot grote economische schade;

overwegende dat knooppunt Hoevelaken een centrale schakel is in het wegennetwerk van Nederland;

constaterende dat de aanpak van knooppunt Hoevelaken al decennia op zich laat wachten en er in 2013 al bestuurlijke afspraken zijn gemaakt;

constaterende dat het kabinet resterende rijksbudgetten van de gepauzeerde wegprojecten allereerst behoudt voor de herstart van de projecten;

constaterende dat het kabinet elk jaar een project uit de lijst van zeventien gepauzeerde projecten wil opstarten en in het voorjaar van 2025 zal besluiten welk project als eerste wordt opgestart;

overwegende dat als een gefaseerde aanpak van het knooppunt Hoevelaken kansrijk is, aan de uitvoering van dit project prioriteit kan worden gegeven;

verzoekt de regering om knooppunt Hoevelaken als topprioriteit uit de lijst van zeventien gepauzeerde projecten te behandelen en een plan van aanpak op te stellen voor een mogelijk gefaseerde aanpak vanaf 2025, in lijn met het ontwerp-tracébesluit van 2018 en eerder gemaakte bestuurlijke afspraken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Veltman, Stoffer, Olger van Dijk, Vedder, Grinwis en Pierik.

Zij krijgt nr. 31 (36600-A).

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Tot slot, een motie over de N11.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het dagelijks dichtslibt en dit tot files en gevaarlijke situaties leidt op de A12 ter hoogte van de afslag Reeuwijk en Bodegraven, de aansluiting N11;

constaterende dat dit leidt tot slechte bereikbaarheid voor hulpdiensten en ov;

constaterende dat de huidige situatie enkele gevaarlijke fietsoversteekplaatsen kent;

overwegende dat het probleem al jaren door Rijk en regio wordt erkend en dat wordt gewerkt aan een langetermijnoplossing, maar dat er geen zicht is op een oplossing op de korte termijn of middellange termijn voor de doorstroming van het wegverkeer;

overwegende dat de minister met regio's in gesprek gaat over mitigerende maatregelen voor kleinere projecten en de bijbehorende restbudgetten ter verbetering van de weginfrastructuur of de doorstroming;

overwegende dat de regiogemeenten als oplossing voor de korte en de middellange termijn een korte lus voorstellen voor de aansluiting van de A12 naar de N11 vanuit de richting Den Haag, met gebruik van de bestaande tunnelbak bij Bodegraven;

verzoekt de regering met de regio in overleg te treden over de optie van een korte lus voor de verbinding van de A12 naar de N11, en dit te betrekken bij de gesprekken over kleinere maatregelen in het kader van de inzet van restbudgetten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Veltman, Vedder en Grinwis.

Zij krijgt nr. 32 (36600-A).

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank voor uw bijdrage. Dan geef ik het woord aan mevrouw Vedder van het CDA.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Voorzitter, ook namens mij dank voor de beantwoording door de minister en de staatssecretaris. Volgens mij gaan we nog een aantal dingen doen in de tweede termijn, maar vooral ook bij de Voorjaarsnota. Dat is hartstikke mooi, want er is nog veel te doen. Ik zit hier omdat ik graag wil helpen om dingen verder te brengen. In dat kader heb ik twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Lelylijn noodzakelijk is voor de toekomst van noordelijk Nederland, onder andere als het gaat om de bereikbaarheid, het ontsluiten van nieuwe woningen en de werkgelegenheid;

constaterende dat de voortgang van de Lelylijn momenteel stilligt, omdat de MIRT-verkenning nog niet wordt gestart, omdat de spelregel "zicht op 75% financiering" een obstakel vormt;

overwegende dat om aan de 75%-regel te kunnen voldoen in ieder geval de huidige reservering voor de Lelylijn van 3,4 miljard euro intact moet worden gelaten;

constaterende dat de Kamer met de motie-De Hoop c.s. (36410-A, nr. 33) al heeft uitgesproken dat het budget voor de Lelylijn gereserveerd moet blijven;

verzoekt de regering vóór de Voorjaarsnota de financieringsroutes in beeld te brengen waarmee kan worden voldaan aan de benodigde 75% financiering voor het project;

verzoekt de regering daarbij tevens te onderzoeken of er in de MIRT-systematiek niet alleen een ondergrens, maar ook een bovengrens zou moeten worden gehanteerd inzake de 75%-financieringsregel,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 33 (36600-A).

Mevrouw **Vedder** (CDA):

De tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Nederlandse maritieme maakindustrie voldoende ruimte nodig heeft voor onder andere de productie van gespecialiseerde werkschepen en emissievrije schepen;

constaterende dat er in de haven van Werkendam met twee concrete projecten ontwikkelruimte voor de maritieme maakindustrie wordt geboden;

verzoekt de regering het MIRT-onderzoek naar de haven van Werkendam te actualiseren en aan te vullen op basis van de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie en daarbij in ieder geval de plannen voor de nieuwe insteekhaven en de kade-uitbreiding te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Vedder, Peter de Groot, Grinwis, Stoffer en Olger van Dijk.

Zij krijgt nr. 34 (36600-A).

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Vedder. Dan is het woord aan de heer Olger van Dijk, Nieuw Sociaal Contract.

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

Dank, voorzitter. Dank aan beide bewindspersonen voor de uitgebreide beantwoording. Dank ook aan de ambtelijke ondersteuning, die er ook een zeer intensieve dag op heeft zitten.

We zijn nog niet klaar, maar in de samenvatting van Nieuw Sociaal Contract -- laten we proberen om optimistisch te blijven -- is het glas halfvol. Ik noem een paar zaken om dat te illustreren. Voor de N18 zijn er wel middelen voor verkeersveiligheid. Tegelijkertijd is er budgettaire krapte, dus in the long run moeten we toch naar andere dingen kijken. Op zichzelf heb ik ook begrip daarvoor. Wij waren er ook bij toen we de afspraken maakten; laten we dat ook eerlijk zeggen. Ik ben blij met de toezegging van de minister om toch nog een keer met de regio in gesprek te gaan over het regio-alternatief voor de A27 en de uitgangspunten, die verschillend lijken te zijn, en de Kamer in het eerste kwartaal van 2025 te informeren als dat andere uitkomsten oplevert.

Toch nog Hoevelaken. Hierover is veel gezegd. We steunen de oproep om dit zeer prioritaire knelpunt aan te pakken. Tegelijkertijd hebben we geconstateerd dat veel geld weg is gehaald uit het restbudget. Wij hopen dat het amendement van mevrouw Veltman en mijzelf om in ieder geval 10 miljoen te gebruiken voor de aanpak van de overwegen zodat de spitstreinen weer kunnen gaan rijden, warm geapprecieerd wordt door de bewindspersonen. Daar reken ik eigenlijk een beetje op, ook gegeven hoe een en ander gelopen is.

Dan kom ik op de NSL en de Lelylijn. Het is volstrekt helder: we willen allemaal de Nedersaksenlijn. Die brengt veel brede welvaart in het gebied. De potjes moeten allemaal worden omgekeerd. Laat ik nog eens duidelijk concluderen namens NSC dat we echt een maximale resultaatinspanning verwachten om de MIRT-verkenning te starten -- want daar gaat het over -- uiterlijk bij Voorjaarsnota. Bij de Lelylijn zal dat niet gaan, omdat wij ook hechten aan die 75%. Daarom hebben wij geprobeerd -- dat kan Kamerbreed -- om niet alleen de energie erin te houden, maar ook verder te gaan en te verdiepen. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het recente BO MIRT Noord nog geen startbeslissing is genomen voor een MIRT-verkenning van de Lelylijn omdat geen zicht is op 75% van de financiering en dat er eind 2024 vervolgoverleg zal plaatsvinden;

constaterende dat tijdens het BO MIRT Noord opnieuw de intentie is onderstreept om een vervolgstap te willen zetten met de Lelylijn;

overwegende dat de 75%-eis voor het starten van de MIRT-verkenning niet kan worden losgelaten;

overwegende dat de Rijksadviseur voor de leefomgeving een masterplan adviseert om vervolgonderzoek te doen naar het bundelingstracé van de Lelylijn, waarbij de ontsluiting van nieuwe woningbouw wordt betrokken;

verzoekt de regering een masterplan Lelylijn op te stellen en dit te verankeren in de Nota Ruimte conform het advies van de Rijksadviseur;

verzoekt de regering onverminderd door te zoeken naar aanvullende financiering voor de Lelylijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Olger van Dijk, Pierik, Veltman, Vedder, Grinwis, Stoffer, De Hoop en Bamenga.

Zij krijgt nr. 35 (36600-A).

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

Tot slot kom ik op Kornwerderzand. Daar is veel over gezegd. Het is een project dat ook breed wordt ondersteund in de Kamer. Er moet worden gezocht naar een oplossing. Tegelijkertijd willen we vasthouden aan een integrale benadering. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat tijdens het BO MIRT 2024 door het ministerie van IenW is aangegeven dat het budget voor het project Kornwerderzand ontoereikend is en dat het overleg op korte termijn zal worden voortgezet om tot een oplossing/voorkeursvariant te komen voor dit project;

overwegende dat voor het project Kornwerderzand een gezamenlijke aanpak van de verruiming van het sluizencomplex en de werkzaamheden aan de A7 de meest duurzame oplossing is;

verzoekt de regering om het project Kornwerderzand te blijven behandelen als een integraal project en niet over te gaan tot het loskoppelen van de verruiming van het sluizencomplex en de werken aan de A7 terwijl er naar toereikend budget wordt gezocht,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Olger van Dijk, Peter de Groot, Grinwis, Vedder, Stoffer, Pierik en De Hoop.

Zij krijgt nr. 36 (36600-A).

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

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw bijdrage. Ik zie dat het lid Kostić terug is. Dat is mooi op tijd, want u bent aan de beurt.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dank u wel. Het is soms rennen voor een kleine partij. Een belangrijke boodschap van de Partij voor de Dieren is dat we gebruik moeten maken van

onze innovatieve kracht, de kracht van de samenleving om tot slimme oplossingen te komen en de samenleving groener en gezonder te maken; weg dus van het asfaltdenken.

Ik heb twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er geen actuele kostenraming van het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht beschikbaar is;

constaterende dat de kosten van infraprojecten de afgelopen jaren enorm zijn gestegen door inflatie en personeelsgebrek;

constaterende dat er een volgens deskundigen gelijkwaardig en goedkoper alternatief voor het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht door de regio is ontwikkeld;

overwegende dat voor zorgvuldige besluitvorming over de Ring Utrecht een actuele financiële raming onmisbaar is;

verzoekt de regering een actuele kostenraming van het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht op te stellen na de uitspraak van de Raad van State en deze voorafgaand aan de definitieve besluitvorming aan de Kamer te doen toekomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 37 (36600-A).

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dan als laatste.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat infrastructurele projecten steeds meer leefruimte raken van dieren en de overheid daarom ook verantwoordelijkheid heeft voor de veiligheid van dieren (zorgplicht);

constaterende dat de afgelopen jaren een toename in het aantal dieren dat is aangereden, wordt vernomen;

constaterende dat het alleen al bij egels naar schatting gaat om meer dan 130.000 dieren, terwijl het heel slecht gaat met egels;

constaterende dat om dit omlaag te kunnen brengen het volgens de Dierenbescherming belangrijk is om in kaart te brengen waar veel aanrijdingen plaatsvinden en welke preventieve maatregelen zijn genomen;

constaterende dat er in Nederland geen centraal registratiesysteem is van aanrijdingen met dieren, waardoor er geen grip op kan worden gekregen;

constaterend dat het zonder een registratiesysteem moeilijk is om actuele cijfers en "hotspots" van aanrijdingen boven water te krijgen en dus om de effectiviteit van preventieve maatregelen te monitoren;

verzoekt de regering om in gesprek te gaan met o.a. Dierenbescherming, Stichting DierenLot en SoortenNL om te verkennen of en hoe een werkbaar landelijk registratiesysteem op kan worden gezet om overzicht te krijgen en te houden van aanrijdingen met dieren (voor in ieder geval de soorten waar de meeste zorgen over zijn) en de getroffen preventieve maatregelen, en daarover medio 2025 aan de Kamer te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kostić en Eerdmans.

Zij krijgt nr. 38 (36600-A).

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Deze motie is dus mede ingediend door de heer Eerdmans, die hier niet bij kon zijn maar dit wel een heel belangrijke motie vond. Hierdoor zien we weer: links tot rechts is tegen dierenleed.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor uw inbreng. De heer Pierik.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank, voorzitter. Ook ik wil de minister en de staatssecretaris bedanken voor de uitgebreide antwoorden die ze gegeven hebben. Voor de BBB is het ontzettend belangrijk dat de regio goed ontsloten is en dat de bereikbaarheid van het landelijk gebied en de plattelandsgemeenten intact blijft en eigenlijk ook verbeterd wordt, want hier en daar staat die op achterstand. Ik had ook niet voor niks in eerste termijn gevraagd: hoe zit het nou eigenlijk met de verdeling van die MIRT-gelden? In de laatste twintig jaar zie je dat er in de Randstad veel meer geld is verhapstukt dan in het landelijk gebied. Daar heb ik eigenlijk nog niet een adequaat antwoord op gehad, dus ik hoop dat de minister daar in de tweede termijn nog even op terug kan komen. We zien in ieder geval bij sommige projecten, de Merwedelijn, de Noord/Zuidlijn, dat financiële problemen daar wat minder zwaar spelen dan in allerlei projecten in de regio, en dat geeft weleens wat te denken.

Ik ben blij met de toezegging dat de minister nog in gesprek wil met de regio rondom de A27. Ik bedoel: ja, natuur, maar ook de doorstroming van het

verkeer en wat het doet voor de verkeersveiligheid ... We horen daar verschillende geluiden over, dus een gesprek lijkt mij hier zeer gepast. En om de zoektocht van de minister wat te inspireren, hebben we ook nog een motie klaarliggen. Ik denk dat het misschien belangrijk is om toch te kijken of we in die zoektocht naar financiële middelen nog een extra stap kunnen zetten. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat inzicht in de financieringsmogelijkheden essentieel is voor een effectieve uitvoering van MIRT-projecten;

overwegende dat er diverse fondsen en financieringsmogelijkheden beschikbaar zijn binnen en buiten de begroting van het ministerie van IenW, waaronder Europese fondsen zoals green bonds en middelen voor achterstallige regio's;

overwegende dat een totaalbeeld van de beschikbare financieringsopties kan bijdragen aan een optimale benutting van de beschikbare middelen en het versnellen van projecten;

verzoekt de regering:

- om een overzicht te maken van de beschikbare fondsen en financieringsmogelijkheden binnen en buiten de IenW-begroting, inclusief Europese financieringsinstrumenten zoals green bonds, achterstallige regiogelden en andere relevante programma's;
- dit overzicht te verwerken in een tabel waarin per MIRT-project in Nederland inzichtelijk wordt gemaakt of gebruik van deze mogelijkheden onderzocht is en zo ja, met welke uitkomst;
- de Kamer hierover uiterlijk voor het voorjaarsbegrotingsdebat te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 39 (36600-A).

De heer **Pierik** (BBB):

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Pierik, voor uw inbreng in de tweede termijn. De heer Stoffer namens de SGP, ga uw gang.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dank, voorzitter. Dank aan de minister en de staatssecretaris en allen die ondersteund hebben, voor de beantwoording van de vele vragen. Als mijn dochter vanavond vraagt wat wij vandaag gedaan hebben, dan zeg ik: we hebben het hele land besproken. Maar als ze dan vraagt wat we hebben bereikt, dan val ik toch wel redelijk stil.

Maar goed, om dan toch iets te kunnen zeggen, heb ik nog één motie. Die luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regio Drechtsteden een doorstroomplan van 75 miljoen euro heeft gepresenteerd om de filedruk op de A15 te halveren, als alternatieve oplossing voor het pauzeren van de verbreding van de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem;

constaterende dat de regering slechts 16 miljoen euro heeft toegekend voor het verbeteren van de doorstroming op het genoemde traject;

overwegende dat om een verkeersinfarct op het genoemde traject te voorkomen meer nodig is voor verbetering van de doorstroming, zoals het realiseren van autohubs langs de Merwedelingelijn;

verzoekt de regering in overleg met de regio Drechtsteden ervoor te zorgen dat de meest effectieve maatregelen in het genoemde doorstroomplan, waaronder de genoemde autohubs, geëffectueerd kunnen worden, zodat de beoogde halvering van de filedruk zo veel mogelijk gerealiseerd kan worden, waarbij de financiering gevonden kan worden in het restbudget voor het gepauzeerde infraproject,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Stoffer, Grinwis, Vedder en De Hoop. Zij krijgt nr. 40 (36600-A).

De heer **Stoffer** (SGP):

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Stoffer. En dan de laatste spreker aan de kant van de Kamer in tweede termijn. Dat is de heer Grinwis. Gaat uw gang.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter. Dank u wel en dank aan de bewindspersonen plus al het hardwerkende personeel daarachter.

Motie één.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Zeeuwse lijn is aangewezen als proefbaanvak voor het ERTMS, waardoor er in 2029 vier maanden geen spoorvervoer mogelijk is en er nog negen maanden van verstoringen verwacht worden, wat tot grote onrust in Zeeland heeft geleid;

overwegende dat Zeeland geen alternatieve reisverbindingen via het spoor kent;

verzoekt de regering een second opinion te laten uitvoeren naar een alternatief proefbaanvak en de lengte van de proefperiode voor ERTMS,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis, Stoffer en Vedder.

Zij krijgt nr. 41 (36600-A).

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

De staatssecretaris kan de moed misschien al hebben opgegeven, maar wij laten de Zeeuwen niet zakken.

Motie twee.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat gewerkt wordt aan reactivering van het spoor tussen Veendam en Stadskanaal als fase één van de Nedersaksenlijn, waarbij een nieuw station in het noorden van Stadskanaal zal worden gerealiseerd;

overwegende dat bij realisatie van de volledige Nedersaksenlijn een station in het zuiden van Stadskanaal, station Dideldom, rond de voormalige Philipslocatie vanuit stedenbouwkundig en vervoerskundig oogpunt wenselijker is;

overwegende dat er getuige petitie's, advertentie's, hoofdlijnenakkoord, regeerprogramma, troonrede en aangenomen motie's breed draagvlak is in het Noorden en in politiek Den Haag voor de aanleg van de Nedersaksenlijn;

verzoekt de regering op korte termijn in overleg te treden met de regio om te voorkomen dat een suboptimaal station in het noorden van Stadskanaal als onderdeel van fase één van de Nedersaksenlijn belemmert dat het door de gemeenten Stadskanaal en Borger-Odoorn gewenste station in het zuiden van Stadskanaal gerealiseerd kan worden, vanzelfsprekend zodanig dat voortvarend, en dus zonder vertraging, fase één van de Nedersaksenlijn wordt uitgevoerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis, Vedder en Stoffer.

Zij krijgt nr. 42 (36600-A).

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ten slotte de laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat vanwege werkzaamheden de bruggen bij Den Oever en Kornwerderzand en daarmee het prachtige tientallen kilometerslange fietspad op de Afsluitdijk reeds sinds 1 april 2019 niet toegankelijk is voor fietsers, en dat deze afsluiting nog jaren, mogelijk zelfs meer dan een decennium, zal voortduren;

overwegende dat momenteel fietsbussen worden ingezet om het fietspad tussen de sluizen bereikbaar te maken voor fietsers, dat deze bussen vijf à zes ton per jaar kosten en, als de openstelling van het fietspad nog lang op zich laat wachten, deze vorm van fietstransport uiteindelijk duurder zal uitpakken dan het aanleggen van tijdelijke fietsbruggen;

verzoekt de regering, in samenspraak met de provincies Friesland en Noord-Holland, de Kamer met behulp van een transparante berekening te informeren over bij welke mate van vertraging in de aanpak van de bruggen (en sluizen) in de Afsluitdijk de aanleg van tijdelijke fietsbruggen als alternatief voor de huidige fietsbussen aantrekkelijk is, en over de consequenties die de regering aan de uitkomst verbindt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis, Olger van Dijk, Vedder, Pierik, Stoffer en De Hoop.

Zij krijgt nr. 43 (36600-A).

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter, dat waren mijn moties. Tot slot nog een vraag aan beide bewindspersonen.

De **voorzitter**:

Sorry, meneer Grinwis, maar u bent ruim over uw tijd heen. Maar u krijgt een vraag van de heer De Hoop. Misschien dat daar nog wat ruimte in verscholen ligt.

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

Misschien dat ik u ga helpen, meneer Grinwis. Ik had een vraag over Zeeland. Ik ben het ontzettend eens met de heer Grinwis dat Zeeland absoluut geen proeftuin mag zijn en dat de bereikbaarheid daar enorm onder druk staat. Ik vind alleen wel dat we dat toch op een zorgvuldige manier moeten doen. Over een aantal weken, voor het kerstreces, hebben we nog een commissiedebat ERTMS. Ik vind het ook belangrijk om dat debat met de staatssecretaris te voeren. Dan kunnen we het ook hebben over alternatieven en over wat er nodig is om Zeeland bereikbaarder te houden. Dat was de overweging van GroenLinks-PvdA om vandaag op dat punt geen motie in te dienen. Ik zou de heer Grinwis willen vragen: zou het niet zorgvuldiger en beter zijn als we dat debat met elkaar voeren bij het commissiedebat? Hij zou de motie bijvoorbeeld kunnen aanhouden en dan kunnen we naar aanleiding van dat debat de afweging met elkaar maken.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Als dat de heer De Hoop helpt om voor te stemmen, dan kan dat natuurlijk altijd. Maar ik vind het niet per se zorgvuldiger. ERTMS, inclusief de keuze voor het proefbaanvak, is onderdeel van het MIRT-projectenboek. Er is een brief over geschreven en we hebben tussenrapportages gehad over de redenen waarom is afgestapt van de Hanzelijn en over de proefbaanvakken die allemaal zijn overwogen. Die liggen hier nu voor. Ik heb ze gelezen, maar ik vraag de staatssecretaris om vanuit een breder perspectief hierop een second opinion te vragen, te kijken of ERTMS echt die proefperiode van vier maanden nodig heeft en bij voorkeur tot een ander proefbaanvak te komen dan nu is gekozen. Dat is de achtergrond. Of je het nu hier doet of bij het debat over ERTMS ... Ik ben hier nu. Bij het ERTMS-debat weet ik niet waar het debat allemaal mee samenvalt. Voor mij is het een heel relevant punt, waard om in het belangrijkste debat van het jaar over infrastructuur te maken. Dat heb ik bij dezen gedaan. Dus nee, ik ben het niet met de heer De Hoop eens dat het zorgvuldiger is om het daar te doen in plaats van hier. Ik ben wel gaarne bereid om de motie nog even aan te houden, als dat helpt voor de besluitvorming bij de GroenLinks-PvdA-fractie.

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

Misschien was het woord "zorgvuldig" niet goed gekozen. We hebben bij de afgelopen procedurevergadering bewust een commissiedebat ERTMS

ingepland om het alle aandacht te geven die het nodig heeft. Het is een heel groot besluit. Eerst was de Hanzelijn de aangewezen plek, nu Zeeland. Er is heel veel discussie over. Daarom is het goed om een breed debat te hebben specifiek over ERTMS en daarom hebben we toen dat besluit genomen. Ik zal voor de motie stemmen als de heer Grinwis die indient, omdat ik het heel belangrijk vind dat Zeeland niet de sjaak is. Ik denk alleen dat de motie beter tot haar recht zou komen in zo'n commissiedebat. Dat was het punt dat ik wilde maken, zonder ook maar een enkele intentie van de heer Grinwis in twijfel te trekken. Ik wil echt recht doen aan de problematiek en ook aan de invoering van ERTMS en waar dat dan wel zou moeten zijn.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik heb die procedurevergadering zelf niet live meegemaakt en heb deze overwegingen dus gemist. Dat geef ik graag toe. Het punt als zodanig hoort wel thuis op de agenda van vandaag. Sterker, er staat nog een uitgebreid MIRT-projectblad in het MIRT-projectenboek over de Hanzelijn als proefbaanvak, terwijl er inmiddels nieuwe informatie is. Dus vandaar. Maar ik snap de overweging en ik denk dat het een goed moment is om het er nog eens uitgebreid met elkaar over te hebben. Dus eens. Mijn intentie was: alsjeblieft, laat zien dat we er alles aan hebben gedaan om Zeeland te ontzien. Sterker, mijn overtuiging is dat het op een andere plek kan dan in Zeeland.

De heer **Heutink** (PVV):

De motie is nu aangehouden? Begrijp ik dat goed?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Nee, nee.

De heer **Heutink** (PVV):

Dan wil ik het volgende vragen aan de heer Grinwis. We snappen op zich waar dit vandaan komt, want we zien ook wat er gebeurt in Zeeland. Maar niet voor niets hebben wij het debat aangevraagd in de procedurevergadering. We willen hierover nog met de staatssecretaris in debat. We zien nog opties als het gaat om dual signalling of alleen op twee banen ERTMS testen. Dus om nu al per motie uit te spreken dat we de staatssecretaris gaan vragen om het allemaal maar overboord te gooien en het anders te doen, terwijl we niet weten of dat verantwoord is, lijkt ons niet de zuivere route en niet de juiste gang van zaken. In aanvulling op de heer De Hoop zou ik de heer Grinwis willen vragen: houd die motie aan en laten

we met elkaar in dat debat het goede gesprek voeren voor al die Zeeuwen die hier belang bij hebben. Dan gaan we kijken wat we met de motie kunnen doen. Dat lijkt me de goede route. Dus nogmaals het verzoek aan de heer Grinwis om dit nu niet te doen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik heb de motie al ingediend. Dat houd ik zo. Ik trek 'm niet in. Het verzoek is om 'm aan te houden. Het lijkt me netjes om dat te doen na ommekomst van de reactie van het kabinet zo meteen. De heer Heutink herhaalt in die zin wat de heer De Hoop zei. Ik heb al tegen de heer De Hoop gezegd: als het logisch en behulpzaam is, ook voor een zorgvuldige besluitvorming hier in de Kamer, vind ik het geen probleem om 'm aan te houden tot na het ERTMS-debat.

De **voorzitter**:

Dank voor uw inbreng in de tweede termijn, meneer Grinwis. Dan zijn we aan het einde gekomen van de inbreng in de tweede termijn van de kant van de Kamer. Het kabinet gaat zich voorbereiden op de appreciatie van de moties en het beantwoorden van de openstaande vragen. Dat geeft ons de gelegenheid om te dineren. Mijn voorstel is om tot 19.10 uur te schorsen voor de dinerpauze.

De vergadering wordt van 18.22 uur tot 19.10 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Dames en heren, we zijn terug bij dit MIRT-notaoverleg. Ik hoop dat het eten u gesmaakt heeft. We beginnen aan het laatste deel van dit overleg of, als u het zo wilt noemen, debat. Het is de tweede termijn van de kant van het kabinet. De minister en staatssecretaris zijn hier weer om ons van antwoorden te voorzien. Ik heb genoteerd dat er sowieso nog antwoorden verwacht worden op de vragen over de Kornwerderzandsluis, Meppel, Werkendam en de verhouding tussen de besteding van gelden in de Randstad en in de regio. Dus we gaan kijken hoe het daarmee staat. En er zijn natuurlijk een heel aantal moties ingediend en ook een amendement. Ik denk dat ik naar rechts kijk en de minister als eerste het woord mag geven voor de beantwoording. Ga uw gang.

Minister **Madlener**:

Dank, voorzitter. Inderdaad een aantal vragen, en daar zal ik mee beginnen. De eerste vraag is van de fractie van de PVV: zijn er trajecten afgevallen voor 130 kilometer per uur doordat geluidsnormen worden overschreden en waren het anders meer dan vier trajecten? Het verhogen van de maximumsnelheid is het snelst mogelijk op trajecten waar geen maatregelen nodig zijn zoals voor geluid of stikstof, of allebei. Daarom kijken we eerst naar trajecten waar deze maatregelen naar verwachting niet nodig zijn. Een eerste viertal kansrijke trajecten hebben we nu in beeld en die worden nu in detail onderzocht. Het klopt dat er voor de A7 in eerste instantie een langer traject in beeld was, maar dat daarvan een deel was afgevallen in verband met regelgeving voor geluid. Volgend jaar gaan we verder met zoeken naar kansrijke trajecten waar het verhogen van de maximumsnelheid op relatief korte termijn mogelijk is. Maar inderdaad, geluid speelt wel een rol.

Dan een vraag van de heer Bamenga: kan de minister toezeggen ook in te gaan op aspecten van Arcadis en ARU, en dat hij ook financiën, bereikbaarheid, impact op omgeving, gezondheid, draagvlak, veiligheid meeneemt?

De voorzitter:

De minister wordt nu gebeld. Het is de regio Utrecht, hoor ik.

Minister Madlener:

Nee, het is de minister van EZ.

Dus: kan ik toezeggen om in te gaan op die aspecten? Ik heb al toegezegd met die regio te gaan spreken over het regioalternatief en de toets daarop. Ik ga graag in gesprek en zal hierover een brief sturen. De ramingen daarbij zijn wel marktgevoelige informatie, dus daar moeten we terughoudend mee zijn. Maar ik ga graag in gesprek over ook die aspecten, zoals gevraagd.

Dan als laatste een vraag over Kornwerderzand: wat is de kapitaalvernietiging als de bruggen nu worden vervangen en later worden verbreed? Hoeveel ruimte is er voordat de bruggen vervangen moeten worden? Scenario D, een-op-een bruggen vervangen, doe je voor 25 jaar. Een-op-eenvervanging kan nu mee met de lopende aanbesteding voor de bruggen in Den Oever, dus dat geeft een kostenvoordeel. Het voordeel van die aanpak is dat er minder overlast is voor de autogebruiker, en het speelt in op de acute problematiek van de storingen aan de bruggen. Als je de bruggen binnen 25 jaar wilt verbreden, leidt dat tot kapitaalvernietiging, want ze gaan 25 jaar mee. De verwachte kosten zijn dan circa 80 miljoen. Indien gekozen wordt voor scenario A, de volledige scope, dan duurt het langer voordat de bruggen zijn gerealiseerd en ontstaat er een onvoorspelbare situatie voor het weg- en scheepvaartverkeer. Ook al wordt er gekozen voor

optie A, dan nog moet er een hoop gebeuren in het proces van de provincie en moeten er afspraken worden gemaakt die moeten landen in een bestuursovereenkomst. Daarbij kunnen natuurlijk ook weer nieuwe tegenvallers optreden. Om het project Kornwerderzand uit te voeren, moeten ook maatregelen getroffen worden tegen de verzilting. Die zijn randvoorwaardelijk. De kosten worden ingeschat op 114 miljoen, en die komen dus boven op de 461 miljoen voor het totale project. De totale kosten komen dan dus neer op 575 miljoen. Dat betekent een direct tekort van 375 miljoen. Optie B is 80 miljoen goedkoper dan optie A. Scenario B is niet conform de voorschriften bij het type vaarweg. Daarom wil ik hiervan wegblijven. Dus optie B is 80 miljoen goedkoper dan optie A, maar nog steeds een flink bedrag. Zodoende de getallen.

En dan kom ik nu op de moties.

De **voorzitter**:

Eén moment hoor, want ik zou het graag ordentelijk willen doen: eerst de antwoorden op de vragen die nog openstonden en dan de moties en amendementen. En ik weet dat er nog een vraag openstaat over Werkendam, dat volgens mij ook tot de portefeuille van de minister behoort.

Minister **Madlener**:

Ik heb een motie over Werkendam.

De **voorzitter**:

Als u het daarbij gaat betrekken, heel goed; dan doen we dat daar wel. Dat is dan het meest efficiënt. Meneer Pierik, u had nog een vraag aan de minister openstaan, denk ik?

De heer **Pierik** (BBB):

Dat klopt, er staat nog een vraag open over de MIRT-investeringen Randstad versus de regio.

Minister **Madlener**:

Ja, dat klopt. Ik zou daar per brief op willen antwoorden, want dat is nog wat uitzoekwerk en dat kunnen we nu niet zo snel doen. Ik zou de Kamer daar dus graag per brief over willen informeren.

De **voorzitter**:

Wanneer denkt u die brief naar de Kamer te kunnen sturen?

Minister **Madlener**:

Het is uitzoekwerk. Laten we kijken of dat nog voor de kerst kan. Als ik straks ruzie krijg, dan hoort u het.

De **voorzitter**:

Helemaal goed; voor het kerstreces. Die toezegging noteren we.

Minister **Madlener**:

Ik moet nog heel even iets opmerken, voorzitter. We kijken dan niet twintig jaar terug in de tijd. Ik heb het zo geïnterpreteerd dat het gaat over bijvoorbeeld de zeventien projecten en de grote spoorprojecten die actueel zijn. We kijken niet twintig jaar terug in de tijd, neem ik aan.

De heer **Pierik** (BBB):

Twintig jaar hoeft niet per se, maar wel even een blik in het verleden om een beetje te kunnen vergelijken: wat is er in de Randstad geïnvesteerd en wat is er in de regio geïnvesteerd? Als het de laatste vijf jaar is, ben ik ook al dik tevreden.

De **voorzitter**:

Ik zie de minister knikken, dus dat komt goed. Zo dadelijk gaan we de toezeggingen nog even doornemen. Dan hebben we allemaal scherp welke toezeggingen er zijn gedaan. Dan wil ik nu graag het woord geven aan de staatssecretaris voor de beantwoording van de openstaande vragen.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank, voorzitter. Ik heb vijf vragen. De eerste is van de heer De Hoop, GroenLinks-PvdA. In het verleden is een motie aangenomen waarin staat dat de middelen voor de Lelylijn zouden moeten blijven, zegt hij. Houd ik me aan deze motie, is de vraag. Ik heb gezegd dat alle opties openstaan en dat ik graag een betekenisvolle vervolgstap wil zetten. De motie waar u aan

refereert, is een zogenaamde spreek-uitmotie, maar uiteraard neem ik deze ook mee in de besluitvorming.

Dan een vraag van de heer Grinwis van de ChristenUnie: welke partijen geven geen steun aan station Dideldom? Vanuit verschillende partijen is gevraagd of Dideldom de beste locatie is. Dat wil niet zeggen dat Dideldom geen goede locatie is, maar wel dat nog nader bekeken moet worden of het ook de beste locatie is. Daar wil ik niet op vooruitlopen. ProRail en de vervoerders hebben aangegeven dat dit mogelijk niet de goede locatie is voor een station, omdat het minder gericht is op het centrum van Stadskanaal, van waaruit de meeste mensen toegang krijgen tot het ov. Vanuit Borger-Odoorn hebben we signalen gekregen dat de locatie Dideldom mogelijk niet goed aansluit op de geplande woningbouw. Gegeven deze verschillende inzichten lijkt het mij verstandig om in het vervolg van dit project hier nader naar te kijken. Dat is hoe ik de opmerking heb bedoeld.

Dan een vraag van mevrouw Vedder van het CDA: hoelang gaat de aanpak van de flessenhals Zwolle-Meppel duren? Er is niet voldoende geld voor alles. Kan met het geld dat er nu is alles doorgaan zonder vertraging, was de vraag. Er zijn verschillende maatregelen geïdentificeerd die bijdragen aan het verbeteren van de flessenhals. Deze maatregelen hebben verschillende termijnen. De aanleg van een vierde perronspoor zorgt voor een grotere betrouwbaarheid, waardoor meer treinen mogelijk zijn. Deze aanleg kan op z'n vroegst in 2030 gerealiseerd zijn. Er zijn ook kleinere maatregelen geïdentificeerd die al eerder gerealiseerd zouden kunnen worden, bijvoorbeeld in 2027. Deze dragen bij aan de robuustheid. Dat is sneller dan eerder door ProRail werd aangegeven.

Dan een vraag van de heer Bamenga over ERTMS: kunt u de toezegging doen dat de verdere buitendienststelling voor de uitrol van ERTMS in Roosendaal twee weken gaat duren? Ook bij de verdere uitrol van ERTMS zullen enkele kortere buitendienststellingen noodzakelijk zijn. Naar het huidige inzicht is dit enkele dagen tot weken; hoelang exact is nu nog niet zo goed vast te stellen. Bij deze buitendienststellingen zal wel altijd vervangend vervoer ingezet worden. We gaan er dus alles aan doen om samen met de spoorsector en de regio de hinder voor de reizigers zo veel mogelijk te beperken.

Nog een vraag van de heer Bamenga, over Eindhoven: klopt het dat het spoor Eindhoven-Maastricht wel aan zijn maximum komt als de trein uit Duitsland gaat rijden? De spoorcapaciteit is hier niet het knelpunt; het knelpunt is station Eindhoven. Een extra internationale trein betekent dat de reguliere trein moet wijken. Het structureel inpassen van internationale treinen is onderwerp van de verkenning spoorknoop Eindhoven.

Dat zijn de vragen die ik nog had, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk nog even naar de commissie: zijn daarmee alle vragen in de tweede termijn afgedaan? Mijn lijstje is in ieder geval afgevinkt. Nu hebben we de vragen gehad en kunnen we door naar de appreciatie van de moties en amendementen. De minister.

Minister **Madlener**:

Ik doe de moties over wegen. De staatssecretaris gaat over de spoorwegen. Ik begin bij de motie op stuk nr. 27, een motie van de leden Heutink, Veltman, Olger van Dijk, Pierik, Grinwis en Vedder. De motie verzoekt de regering om werk te maken van het clusteren van aanbestedingen teneinde aannemers langjarige zekerheid te bieden en de aanbestedingskosten te drukken. Ja, oordeel Kamer. O ja, ik dacht al: wat kan ik hier nou niet lezen? Dat klopt. "Clusteren" is eigenlijk niet het goede woord. Het gaat om koppelen of als een treintje achter elkaar zetten in de tijd. Het aanbestedingsrecht geeft niet de mogelijkheid om te clusteren in één project. Het moeten wel projecten na in de tijd elkaar zijn. Ik neem aan dat de motie zo bedoeld is.

De heer **Heutink** (PVV):

Ja.

Minister **Madlener**:

Dan kan ik de motie oordeel Kamer geven. Niet echt een trein, meneer De Hoop.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 27 krijgt oordeel Kamer. Ik wil nog even in herinnering brengen dat we inmiddels met vijf appreciaties werken: oordeel Kamer, overnemen, ontraden, overbodig en ontijdig. Dat zeg ik maar even ter herinnering. Gaat u door, minister.

Minister **Madlener**:

De motie op stuk nr. 28 over kansen binnen de Aanbestedingswet verzoekt de regering te onderzoeken of de ruimte die de Aanbestedingswet biedt, optimaal wordt benut en om de Kamer voor het zomerreces van 2025 het resultaat te doen toekomen. De motie is ingediend door de leden Heutink, Veltman, Grinwis en Vedder. Die motie wil ik ook oordeel Kamer geven. Ons beeld is dat veel mogelijkheden binnen de Aanbestedingswet al worden

benut, maar ik sta open voor het verkennen van de ruimte die de Aanbestedingswet biedt.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 28 krijgt oordeel Kamer.

Minister **Madlener**:

Dan de motie op stuk nr. 29 van de leden Veltman, Grinwis en De Hoop. Die verzoekt de regering snel inzicht te krijgen in de staat van de (vaar)weginfrastructuur, doelen te stellen over wanneer wat in onderhoud moet worden genomen en wat daarbij prioriteit heeft, en tot een dealflow van tien jaar te komen. De motie verzoekt de regering een plan uit te werken voor een evenwichtige verdeling van risico's bij de uitvoering van weg- en waterbouwprojecten. Deze motie is overbodig. Het inzicht in de staat van de infrastructuur staat in het rapport De staat van de infra, dat 21 november jl. naar de Kamer is verstuurd. Rijkswaterstaat publiceert de dealflow regelmatig en we zijn altijd in gesprek met de markt over een evenwichtige risicoverdeling daarbij.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de indiener van de motie, mevrouw Veltman. Er wordt nog even gekeken of het oordeel Kamer is of overbodig.

Minister **Madlener**:

Het is niet helemaal duidelijk, maar de motie is overbodig.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb in mijn bijdrage ook aangedragen dat het in de praktijk niet zo blijkt te werken. Ik heb nota bene de koning aangehaald met een citaat. Ik had het prettig gevonden als de motie oordeel Kamer had gekregen. Maar goed, dat is aan de minister. Ik zie dat het in de praktijk niet zo werkt. Dat krijgen wij terug uit de sector. Dat is waarom wij hier een punt van hebben gemaakt. Wij hebben een uitgebreid rondetafelgesprek gehad met de sector en dit is eruit gekomen. De motie blijft gewoon staan.

De **voorzitter**:

Dan kijk ik nog even naar de minister.

Minister **Madlener**:

Het is een beetje een twijfelgeval. Dus laat ik de motie oordeel Kamer geven, vanuit goede wil en vanuit de goede sfeer bij dit debat.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 29 krijgt oordeel Kamer.

Minister **Madlener**:

De motie op stuk nr. 30 van de leden Veltman, Olger van Dijk, Grinwis, Pierik, Vedder en De Hoop gaat over de uitwerking van de N36. Die krijgt oordeel Kamer.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De motie op stuk nr. 30 krijgt oordeel Kamer.

Minister **Madlener**:

De motie op stuk nr. 31 van de leden Veltman, Olger van Dijk, Vedder, Grinwis en Pierik verzoekt de regering om knooppunt Hoevelaken als topprioriteit in de lijst van zeventien projecten te behandelen. Die motie is ook oordeel Kamer.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 31: oordeel Kamer.

Minister **Madlener**:

De motie op stuk nr. 32 van Veltman, Vedder en Grinwis gaat over de N11 en verzoekt om in overleg te treden met de regio over de optie van de korte lus, de verbinding van de A12 naar de N11. Ben ik bereid om dit te betrekken bij

de gesprekken over kleinere maatregelen? Ook deze motie kan ik oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De motie op stuk nr. 32: oordeel Kamer.

Minister **Madlener**:

De motie op stuk nr. 34 van Vedder, De Groot, Grinwis, Stoffer en Olger van Dijk verzoekt het MIRT-onderzoek naar de haven van Werkendam te actualiseren. De haven van Werkendam heeft nooit in het MIRT gestaan. Dat onderzoek ging over integraal riviermanagement en waterveiligheid. Het is dus niet zo dat deze havenuitbreiding in het MIRT stond. Dat is de verklaring. Er wordt nu om een heel ander MIRT-onderzoek gevraagd en dat valt echt buiten de scope van het MIRT. Daarom moet ik 'm ontraden.

De heer **Heutink** (PVV):

Wij waren hiervan ook een pleitbezorger. Er wordt niet gevraagd om een heel ander MIRT-onderzoek. Nee, er wordt gevraagd om een reeds bestaand MIRT-onderzoek, dat in 2021 is afgerond, er weer bij te pakken en de huidige stand van zaken, waar Werkendam door die twee nieuwe projecten in de gemeente Altena mee te maken heeft gekregen, in dat onderzoek te actualiseren. Dat is eigenlijk het enige wat de Kamer vraagt en volgens mij is dat niet heel erg ingewikkeld.

Minister **Madlener**:

Dat vergt een heel nieuw MIRT-onderzoek en bovendien past het helemaal niet in het MIRT-kader. Het past er gewoon echt niet in. Vandaar dat ik 'm ontraad, hoe ...

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 34: ontraden.

Minister **Madlener**:

... sympathiek het wellicht ook is.

De **voorzitter**:

Mevrouw Vedder, wilt u er nog iets over zeggen? Dat is niet het geval. Dan gaan wij door. Nogmaals, de motie op stuk nr. 34 is ontraden.

Minister **Madlener**:

Ik heb al toegezegd hierover met EZ in gesprek te gaan en het is dus niet zo dat we helemaal niets willen doen. Maar het past niet in een nieuw MIRT-onderzoek. Hij belde net al en het zal daar wel over zijn gegaan!

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 36 over Kornwerderzand, de motie van Van Dijk, De Groot, Grinwis, Vedder, Stoffer, Pierik en De Hoop. Die motie verzoekt om het te blijven behandelen als een integraal project en niet over te gaan tot loskoppelen van de verruiming van het sluizencomplex en te werken aan de A7 terwijl er naar toereikend budget wordt gezocht. Deze motie moet ik ontraden. Ik sta positief tegenover verbreding van de sluis, maar het project is geconfronteerd met een enorme kostenstijging. De motie krijgt het oordeel ontraden, omdat ik over de hogere kosten nog in gesprek ben met de gedeputeerde van de provincie Friesland. Gezien de staat van de brug en het grote financiële probleem vind ik het echter onverstandig om op voorhand het loskoppelen van het vervangen van de brug en het sluizencomplex uit te sluiten. Ik verwacht op korte termijn met de gedeputeerde hierover verder te spreken en ik verzoek u dit af te wachten. Ontraden dus.

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

Ik probeer het toch even, voorzitter, omdat in het debat natuurlijk wel aan de orde kwam dat er misschien nog een paar jaar de ruimte zou zijn om die koppeling wel vast te houden. Dat is eigenlijk ook wat we vragen, hè? De motie vraagt niet om geld. Nee, we vragen gewoon ervoor te zorgen dat we niet te maken krijgen met de eventuele kosten van het loskoppelen. Daar is het net al even over gegaan en ik zou toch willen vragen of de minister dit kan heroverwegen en de motie oordeel Kamer kan geven. Het is in die zin namelijk ook staande praktijk. Het is nu een integraal project en het enige waar deze motie toe oproept, is: hou dat zo, hou de druk op de ketel en ga met elkaar zoeken naar financiering.

Minister **Madlener**:

Dat sluit dus wel uit dat we alleen de brug vervangen. Dat we die vervangen is dus wel noodzakelijk. We kunnen dit nog wel even afwachten, maar niet heel lang. Deze motie vraagt om dat niet te doen en alleen het geheel uit te voeren. Dat betekent dat je op een gegeven moment in de problemen komt.

Als die brug het begeeft, zullen we wellicht snel een besluit moeten nemen en daarom moet ik deze motie ontraden.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 36: ontraden.

Minister **Madlener**:

Dan de motie op stuk nr. 37 van de leden Kostić, Bamenga en De Hoop, over het Tracébesluit A27/A12, Ring Utrecht: verzoekt de regering een actuele kostenraming van het Tracébesluit A27/A12 op te stellen, na de uitspraak van de Raad van State, en deze de Kamer voorafgaand aan definitieve besluitvorming te doen toekomen. Ramingen zijn marktgevoelige informatie en worden dus nooit aan de Kamer gezonden. Maar een indicatie van kosten kan natuurlijk wel, want die hebben we zelf ook nodig. Dat gaan we dus sowieso doen, na de uitspraak van de Raad van State. Het is niet echt een raming, maar dat bedoelt u waarschijnlijk ook niet. Het gaat om inzicht in ongeveer de kosten van het project. Als ik de motie zo mag interpreteren, kan ik deze oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 37: oordeel Kamer.

Minister **Madlener**:

De motie op stuk nr. 38 van Kostić en hé, meneer Eerdmans; wat leuk! Dat is natuurlijk over de egels, want het gaat slecht met de egels. Deze motie verzoekt de regering om in gesprek te gaan met de Dierenbescherming, Stichting DierenLot en SoortenNL om te verkennen of en hoe een werkbaar landelijk registratiesysteem kan worden opgezet, om inzicht te krijgen in aanrijdingen met dieren, en de Kamer daarover medio 2025 te rapporteren. Ja, wij willen daar best ons best voor doen, maar wij zullen niet zelf een registratiesysteem gaan voeren. Wij willen wel met de decentrale overheden meekijken hoe we daar invulling aan kunnen geven. Als ik de motie zo mag interpreteren, kan ik deze oordeel Kamer geven. Maar het is niet zo dat het ministerie van IenW dit registratiesysteem zelf wil gaan voeren.

De **voorzitter**:

Dan kijk ik even naar het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Volgens mij komen we er wel. De motie vraagt wel om eerst even breed te kijken, zo van: hoe zit het, waar zitten de knelpunten en waar kunnen we nog een slag in maken? Ik vraag de minister om niet alvast te zeggen: dit kan niet en dit kan niet, maar om eerst het gesprek aan te gaan en dan op basis van het gesprek en de analyses terug te rapporteren aan de Kamer. Dan kunnen we daarover spreken. Als het zo mag worden geïnterpreteerd, dan is het prima.

Minister **Madlener**:

Ja, zo mag u het interpreteren en zo zal ik het ook interpreteren, dus dan kan die oordeel Kamer blijven.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 38: oordeel Kamer.

Minister **Madlener**:

We gaan kijken wat we ermee kunnen doen.

Dan de motie op stuk nr. 39, van Pierik en Olger van Dijk om een overzicht te maken van de beschikbare fondsen en financieringsmogelijkheden buiten de lenW-begroting, inclusief Europese instrumenten zoals green bonds, achterstallige regiogelden en andere relevante programma's, om dit te verwerken in een tabel per MIRT-project en om de Kamer bij het voorjaarsbegrotingsdebat te informeren. Als ik het zo mag lezen dat dit geldt voor de zeventien projecten en een aantal grote projecten, kan ik deze oordeel Kamer geven.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik had eigenlijk zelf gedacht: als we er nou eens voor kiezen om de 100 grootste MIRT-projecten te pakken, is dat dan te veel werk?

Minister **Madlener**:

Als ik mijn ambtenaren mag geloven wel. Dat is veel werk.

De **voorzitter**:

Meneer Pierik, bent u bereid om de uitleg van de minister te steunen?

De heer **Pierik** (BBB):

Hij vraagt om het iets kleiner te maken, maar ik vraag wel het maximaal haalbare. Dan zou ik liever naar die 50 gaan dan naar 17 plus een paar.

Minister **Madlener**:

Dan zeg ik dat toe en als ik straks een blauw oog heb, dan weet u hoe dat komt.

De **voorzitter**:

Geen blauwe ogen. De motie op stuk nr. 39: oordeel Kamer.

Minister **Madlener**:

Dan de motie op stuk nr. 40 over het doorstroomplan A15 Papendrecht-Gorcum, van Stoffer, Grinwis, Vedder en De Hoop: met de regio Drechtsteden zorgen dat de meest effectieve maatregelen in het genoemde doorstroomplan, waaronder de genoemde autohubs, geëffectueerd kunnen worden, zodat een halvering van de filedruk zo veel mogelijk gerealiseerd kan worden, met financiering uit het restbudget voor de gepauzeerde projecten. Die moet ik ontraden. Ik heb besloten om van de resterende budgetten van de gepauzeerde projecten maximaal 16 miljoen te reserveren voor een aanpak op de A15 ter verbetering van de doorstroming. Ik wil de overige restbudgetten inzetten voor enerzijds het herstarten van projecten en anderzijds kleine maatregelen gericht op het verbeteren van het autonetwerk. Ik heb regio's gevraagd om met voorstellen te komen voor kleine maatregelen. Besluiten over de voorgestelde maatregelen neem ik in het voorjaar van 2025. Dit neemt daarop dus een voorschot en dit zorgt er ook voor dat de regio's die nu aan de slag zijn, zelf niet meer kunnen beslissen. Dat was niet in lijn met de afspraak die ik met de regio's gemaakt heb, dus deze motie moet ik ontraden.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 40: ontraden.

Minister **Madlener**:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 43 van Grinwis, Van Dijk, Vedder, Pierik, Stoffer en De Hoop; er wordt goed samengewerkt in deze commissie, voorzitter! De motie verzoekt de regering om in samenspraak met de provincies Friesland en Noord-Holland de Kamer met behulp van een transparante berekening te informeren over bij welke mate van vertraging in de aanpak van de bruggen en sluizen in de Afsluitdijk de aanleg van tijdelijke fietsbruggen als alternatief voor de huidige fietsbussen aantrekkelijk is. Deze motie ging ervan uit dat de bussen à vijf ton per jaar nog tien jaar moeten rijden, maar dat is echt niet juist. De laatste stand van zaken is dat dat project in 2027 klaar is. Dat is over drie jaar. Er is dus nog drie jaar een bus. Ik zie de heer Grinwis heel bedenkelijk kijken.

De **voorzitter**:

Maakt u uw betoog af.

Minister **Madlener**:

Vandaar dat ik 'm moet ontraden. De brug is namelijk veel duurder dan nog drie jaar een bus laten rijden.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 43 ... De heer Grinwis heeft er nog een vraag over.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Als dat klopt, dan zou de motie bij dezen zijn uitgevoerd. Maar volgens mijn informatie is de wens de vader van de gedachte en is dat project over drie jaar waarschijnlijk helemaal niet uitgevoerd. Sterker nog, we hebben net een heel verhaal gehoord over Kornwerderzand en het vervangen van de bruggen, er is een enorm probleem met betrekking tot de vraag of het wel of geen integraal project is, en dan zouden die fietsbruggen er nu binnen drie jaar liggen. Ik help het de minister hopen, maar ik snap niet hoe dit antwoord zich verhoudt tot de hele discussie over Kornwerderzand. Ik snap het gewoon niet. Dus met andere woorden, ik hou de motie overeind en ik wil gewoon inzicht hebben in wanneer het aantrekkelijk is om daartoe over te gaan. Die drie jaar die de minister hier ten tonele voert, klopt misschien voor Den Oever, maar voor het deel van Kornwerderzand niet. Je moet toch de hele Afsluitdijk over kunnen fietsen.

De **voorzitter**:

Minister, kunt u de heer Grinwis nog iets helpen met een verklaring hiervoor?

Minister **Madlener**:

Ik wil kijken of we dat nu kunnen checken, zodat ik daar na de spreektijd van de staatssecretaris op kan terugkomen. Als dat niet lukt, doen we het schriftelijk. Is dat goed? Oké.

De **voorzitter**:

We komen zo nog even terug op de motie op stuk nr. 43. Dat waren uw moties, denk ik? Er zijn geen amendementen, begrijp ik?

Minister **Madlener**:

Ja, inderdaad, maar we hebben nog één amendement. Dat was ik bijna vergeten. Het betreft een amendement om 10 miljoen vrij te maken voor het veilig maken van de spoorwegovergangen in Ermelo en Nijkerk. De dekking zou moeten komen vanuit de 290 miljoen uit restbudgetten. Ik heb met de regio's besloten dat zij met projecten komen. Daar wil ik niet op vooruitlopen. Daarom ontraad ik het amendement.

De **voorzitter**:

Het amendement-Veltman/Van Dijk is ontraden. Ik ken het nummer niet uit mijn hoofd. Daarom noemde ik de namen. Het amendement op stuk nr. 1, denk ik. Nee, we weten welk amendement het is, denk ik, namelijk het amendement op stuk nr. 21. Dat krijgt het oordeel ontraden. Dan gaan we naar de appreciatie van de moties van de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank, voorzitter. Ik begin met de motie op stuk nr. 23 over een dubbelspoor tussen Deventer en Zwolle. De motie verzoekt de regering om in overleg met de regio en ProRail te treden over de mogelijkheden om de knelpunten bij station Deventer op te lossen en te komen tot een dubbelspoor op het traject Deventer-Zwolle, en de Kamer hierover voor de zomer van 2025 te informeren. Die motie is overbodig. Ik ben op dit moment namelijk al met de regio en ProRail in gesprek over een dubbelspoor tussen Deventer en Zwolle en het vierde perron, zoals ook gezegd in reactie op het commissiedebat Spoor van september. Om een oordeel te vellen over dit eventuele project is

het echt noodzakelijk om eerder onderzoek te actualiseren. Dit onderschrijven ook de regionale overheden. Op basis daarvan kan ik bezien hoe we hiermee verdergaan.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 24, over een impact assessment van de SOV-gelden. De motie verzoekt de regering om in samenspraak met de provincies en de vervoersregio's een impactassessment uit te laten voeren op de impact van de lagere bijdrage aan de SOV-middelen en deze voor de behandeling van de begroting 2026 aan de Kamer te doen toekomen. Deze motie moet ik ontraden. Het betreft consequenties voor de financiering door OCW van het regionaal openbaar vervoer. Het is primair aan OCW om dit met de sector op te nemen.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 25.

De **voorzitter**:

Eén moment; we werken even de administratie bij. De motie op stuk nr. 24 is ontraden. De heer De Hoop heeft een vraag, wellicht over de motie op stuk nr. 23, omdat die van mijn kant als overbodig is geapprecieerd.

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

Ik hoorde de staatssecretaris een soort toezegging in de eerste termijn doen, maar omdat ik het niet echt als een toezegging had geïnterpreteerd, heb ik een motie ingediend. Als de staatssecretaris zegt "dit was echt een toezegging en daarmee is de motie overbodig", zal ik mijn motie intrekken.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik wil best toezeggen dat ik de Kamer informeer zodra er informatie voorhanden is.

De **voorzitter**:

Helder. We noteren de toezegging.

Aangezien de motie-De Hoop (36600-A, nr. 23) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

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

Ik heb nog een vraag over de motie op stuk nr. 24. Ik vond het ontraden onder verwijzing naar OCW wel heel snel gaan. We weten allemaal dat de gelden in verband met de studenten-ov-kaart ontzettend veel impact hebben op het regionaal openbaar vervoer. Ik zou echt willen dat de staatssecretaris de consequenties ook in kaart brengt. Een impactassessment lijkt mij heel belangrijk. Als de appreciatie alleen "ontraden" is omdat de staatssecretaris het de verantwoordelijkheid van OCW vindt, vind ik dat een wat beperkte appreciatie. Ik zou daar graag nog iets meer over willen horen van de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dit is de verantwoordelijkheid van OCW; daar blijf ik bij.

De **voorzitter**:

Dan zou u de indiener eigenlijk moeten verzoeken om de motie in te trekken en in te dienen bij OCW.

Staatssecretaris **Jansen**:

Als ik 'm "ontijdig" moet noemen, dan noem ik 'm "ontijdig". Maar hier hoort de motie niet thuis.

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

Ik ga 'm aanhouden, maar wel met de opmerking dat we deze discussie over wiens verantwoordelijkheid het nou is elk jaar hebben. Bij OCW vinden ze het eigenlijk de verantwoordelijkheid van IenW om het op te brengen. Ik vind het dus een beetje een ingewikkeld argument, maar ik zal de motie aanhouden.

De **voorzitter**:

Aanhouden is een beetje lastig in deze constellatie, want dat zou betekenen dat u 'm op een later moment toch bij IenW gaat indienen. De staatssecretaris verzoekt u om 'm in te dienen bij een ander ministerie. Kunt u daar nog op reageren? Dit is de nieuwe motie-appreciatie. Ik ga hier dus even op door, want ik probeer het helder te krijgen.

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

Dan toch: ik vind dat deze motie prima ingediend kan worden bij bijvoorbeeld het commissiedebat Spoor. Ik deel niet dat dit puur bij OCW ligt. Ik vind niet dat dit niet bij een ov-debat ingediend zou kunnen worden. Ik deel die analyse dus niet en daarmee vind ik dat ik de motie ook aan zou moeten kunnen houden.

De **voorzitter**:

Goed.

Op verzoek van de heer De Hoop stel ik voor zijn motie (36600-A, nr. 24) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**:

Staatssecretaris, vervolgt u uw appreciatie.

Staatssecretaris **Jansen**:

De motie op stuk nr. 25 gaat over de extra perrons op station Eindhoven: "verzoekt de regering samen met de regio Eindhoven en met ProRail te onderzoeken of de aanleg van de noodzakelijke nieuwe perrons gecombineerd kan worden met de werkzaamheden aan het busstation in Eindhoven en de Kamer over de uitkomsten hiervan te informeren". Deze motie vind ik overbodig. Bij het BO MIRT zijn reeds afspraken gemaakt om te bezien hoe werk met werk kan worden gemaakt om tot een toekomstbestendig spoor te komen. Dat ziet in het bijzonder op extra perrons, waar overigens nog geen dekking voor is. Dat vindt zijn weg in de MIRT-verkenning die volgend jaar de beslisinformatie gaat opleveren.

Dan kom ik bij de motie ...

De **voorzitter**:

Nee, we zijn nog bezig met de administratie, excuus. De motie op stuk nr. 25 is overbodig.

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

Als op deze manier moties overbodig worden verklaard, vind ik het wel een beetje ingewikkeld. Dit gaat over een volgend jaar lopend MIRT-traject. Als Kamer kun je daar wat van vinden. Je kunt er sturing aan geven, er een duw in de rug aan geven. Ik vind dat absoluut niet overbodig. Ik vind de appreciatie tot nu toe wel wat ingewikkeld, moet ik zeggen.

De **voorzitter**:

U bent van plan om de motie te handhaven?

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

Ja.

De **voorzitter**:

Staatssecretaris, wilt u daarop reageren?

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik hoor wat de heer De Hoop zegt.

De **voorzitter**:

Dan vervolgt u uw appreciatie met de motie op stuk nr. 26.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dan zal ik het minder ingewikkeld maken: de motie op stuk nr. 26 krijgt van mij oordeel Kamer.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 26: oordeel Kamer. Dan gaan we naar de motie op stuk nr. 33.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat is de motie-Vedder c.s.: "verzoekt de regering vóór de Voorjaarsnota de financieringsroutes in beeld te brengen waarmee kan worden voldaan aan de benodigde 75%-financiering voor het project". Dat gaat overigens over de

Lelylijn; dat vergat ik nog te zeggen. Zij verzoekt de regering daarbij tevens te onderzoeken of er in de MIRT-systematiek niet alleen een ondergrens, maar ook een bovengrens zou moeten worden gehanteerd inzake de 75%-financieringsregel. Die moet ik ontraden. Over de Lelylijn en de Nedersaksenlijn heb ik al de hele dag betoogd dat zij absoluut belangrijk zijn. Als ik inhoudelijk naar de motie kijk, ben ik het niet eens met het laatste verzoek. Door een bovengrens in te stellen loop je bij de grootste projecten juist enorme financiële risico's en dat brengt realisatie niet dichterbij. In de beantwoording gaf ik al aan dat de resultaten uit de verkenning slechts beperkt houdbaar zijn.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

De reden voor het verzoek is dat het mij ook nuttig lijkt voor de Kamer om inzichtelijk te hebben wat de consequenties en de voor- en de nadelen ervan zouden zijn. Daarom vraag ik ook om dat te onderzoeken, niet om dat te doen. Ik denk dat ik niet de enige ben die het gevoel heeft dat deze systematiek misschien niet passend is voor dusdanig grote projecten. Dat is dan een vraag die ik graag beantwoord zou willen zien, in samenwerking met het ministerie. Dat is de reden voor mijn verzoek. Als de uitkomst van zo'n onderzoek is dat het onverstandig is vanwege een aantal punten, zoals de staatssecretaris net heeft opgenoemd, dan is het prima, maar dan heb ik die antwoorden.

Staatssecretaris **Jansen**:

De motie vraagt de regering tevens te onderzoeken of in de MIRT-systematiek niet alleen een ondergrens maar ook een bovengrens moet worden gehanteerd. Als die zo breed is, dan is het antwoord dat ik die moet ontraden.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik heb het gevoel dat er misschien wat verwarring is over wat ik precies bedoel, dus laat ik het voor nu even parkeren. Ik ga hierover nadenken, maar ik heb nog een vraag. Stel dat ik het tweede verzoek schrap, wat is dan de appreciatie over het eerste verzoek? Ik kan mijn vraag over de MIRT-systematiek ook bewaren, omdat de minister al zei dat er binnenkort iets naar de Kamer komt over een nieuwe aanpak van de MIRT. Misschien houd ik deze dan vast tot dan.

Staatssecretaris **Jansen**:

Daarmee is de motie ontijdig, als het tweede deel van het dictum zou vervallen.

De **voorzitter**:

Dan kijk ik toch even naar de indiener van de motie. Er liggen twee zaken voor: handhaaft u de motie zoals die nu is, dan heeft die oordeel ontraden. Of gaat u de motie aanpassen? Dan heeft die het oordeel ontijdig en dan zal ik ook aan u moeten vragen wat u ermee wil doen.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik ga er nog over nadenken en dat met mijn mede-indieners bespreken, want ik vind dat zij er net zoveel over te zeggen hebben als ik.

De **voorzitter**:

U stelt de voorzitter voor een dilemma, zou ik bijna willen zeggen, want u heeft zelf het voorstel gedaan om de motie eventueel aan te passen en dan komt er een ander oordeel bij.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Dan is die nu ontraden. Mocht ik 'm wijzigen, dan ga ik ervan uit dat die nog steeds ontraden is.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 33: ontraden. Dan de motie op stuk nr. 35.

Staatssecretaris **Jansen**:

De motie op stuk nr. 35 over masterplan Lelylijn verzoekt de regering een masterplan Lelylijn op te stellen en dit te verankeren in de Nota Ruimte conform het advies van de rijksadviseur, en verzoekt de regering onverminderd door te zoeken naar aanvullende financiering voor de Lelylijn. Deze is door heel veel partijen ondersteund. Het oordeel is: ontijdig. Ik verzoek de Kamer om de motie aan te houden. Ik ondersteun absoluut de meerwaarde van een masterplan, maar we moeten goed nadenken over hoe dit vorm gaat krijgen. Met de regio is afgesproken om voor het eind van het jaar verder te praten over de vervolgstappen voor de Lelylijn. In het kabinet praten we ook nog over de mogelijke vervolgstappen. Daarmee is de motie

wat mij betreft ontijdig. Daarbij speelt ook dat het opstellen van een masterplan de nodige tijd zal vragen, om dit goed te doen. Een studie bij het aanbieden van de Nota Ruimte zal dan niet volledig zijn. Om die reden: ontijdig.

De **voorzitter**:

Meneer Olger van Dijk, bent u bereid om de motie aan te houden?

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

Nee, dat ben ik niet. In het regeerprogramma staat: een vervolgopdracht, nog dit jaar. Ik ben heel benieuwd hoe de staatssecretaris daar anders invulling aan gaat geven. Ik ben heel blij dat de Kamer breed wil meedenken met de staatssecretaris. Ik denk dat er vandaag een heel mooi plan is uitgelegd. De staatssecretaris zegt overigens ook dat hij daar interessante elementen in ziet. Ik heb hem ook dingen horen beschrijven die volgens mij exact beschrijven wat dit masterplan beoogt, dus ik zet 'm door en breng 'm in stemming. Ik hoop dat die snel ter hand kan worden genomen.

De **voorzitter**:

Meneer Grinwis, u wilt ook iets zeggen?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik heb wat moeite met hoe het oordeel "ontijdig" nu wordt gebruikt. We hebben volgens mij met elkaar afgesproken dat "ontijdig" met name ziet op niet op de juiste plaats ingediende moties. Het is dus meer een procedureel dan een inhoudelijk oordeel. Nu gaat de staatssecretaris eigenlijk het debat met ons aan door te zeggen: ik wil mijn handen vrijhouden en hier nog mee aan de slag kunnen gaan. De Kamer zegt dan: nee, wij vinden dit nu het moment om een signaal af te geven. En dan is het gewoon ontraden, want anders krijgen we een discussie over het oordeel "ontijdig".

De **voorzitter**:

Maar zo werkt de appreciatie niet. Ik ben het deels met u eens over de beoordeling. Als ik het even heel scherp zeg: volgens mij zou het verzoek aan de heer Van Dijk moeten zijn om 'm aan te houden. Als de heer Van Dijk dat nu niet doet, volgt het oordeel "ontijdig". Zo hebben we dat met elkaar afgesproken. Ik heb de regels niet bedacht en het is nog een beetje oefenen met elkaar. We hebben het nu andersom gedaan, hè. Eerst kwam het oordeel

"ontijdig" en daarom heb ik aan de heer Olger van Dijk gevraagd of hij bereid was om 'm aan te houden, want dat verzoek gaat er eigenlijk aan vooraf. Het oordeel is dus: ontijdig. Iets anders kan ik er niet van maken. Ik kijk nog wel even naar de staatssecretaris, want ik wil hem zeker de ruimte geven om op dit mini-interruptiedebatje met de voorzitter te reageren. Maar niet over de regels van de Kamer!

Staatssecretaris **Jansen**:

Voorzitter, ik heb volgens mij net ook aangegeven dat wij binnen het kabinet nog moeten praten, juist omdat we ook nog met de regio in gesprek gaan. Dat is de reden waarom ik zeg dat de motie ontijdig is.

De **voorzitter**:

Maar dan zou u volgens onze eigen regels moeten vragen om de motie aan te houden. Als het Kamerlid daartoe niet bereid is, volgt het oordeel "ontijdig".

Staatssecretaris **Jansen**:

Dan is het mijn verzoek om de motie aan te houden.

De **voorzitter**:

En ik heb al van de heer Olger van Dijk gehoord dat hij dat niet van plan is en dan blijft het oordeel "ontijdig" staan. De uitkomst blijft dan in ieder geval hetzelfde. De motie op stuk nr. 35: ontijdig.

Ik zie dat er wat verwarring is over de vervolgstap bij deze motie. Ik stel voor dat we kort twee minuten schorsen om dat even uit te zoeken.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

Ik heropen de vergadering. Laat ik het zo zeggen: we hebben de procedure gevolgd zoals we die met elkaar hebben afgesproken. Er is verzocht om de motie aan te houden en vervolgens geeft de heer Olger van Dijk als indiener aan dat hij daaraan geen gehoor wil geven. Dan kan de staatssecretaris het oordeel "ontijdig" geven en dat oordeel komt dan ook op de stemmingslijst te staan. Hiermee hebben we de motie op stuk nr. 35 gehad. Ik verkeerde even

in de veronderstelling dat we bij het oordeel "ontijdig" nog iets anders zouden moeten doen, maar dat is niet het geval. Ik deed het voor de zekerheid zo en om geen onduidelijkheid te krijgen. Het is een nieuw beoordelingskader, dat door onszelf is ingevoerd, maar we moeten er nog een beetje mee oefenen.

Het woord is aan de staatssecretaris voor de appreciatie van de volgende motie.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik heb nog twee moties. De motie op stuk nr. 41 gaat over het proefbaanvak ERTMS en verzoekt de regering een second opinion te laten uitvoeren naar een alternatief proefbaanvak en de lengte van de proefperiode voor ERTMS. Het oordeel is ontraden. Zoals aangegeven ben ik mij er absoluut van bewust dat de komst van het proefbaanvak ERTMS een vervelende boodschap is voor Zeeland. Inhoudelijk is het echter wel verreweg de beste optie. Er is uitgebreid en gedegen onderzoek naar gedaan en een second opinion zou dezelfde uitkomst opleveren. Het testen en de proef worden de komende jaren nader uitgewerkt en daarbij zal ook de exacte lengte van de proefperiode worden vastgesteld.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Gehoord het interruptiedebat met de heer De Hoop en de heer Heutink wil ik de motie aanhouden tot na het ERTMS-debat.

De **voorzitter**:

Op verzoek van de heer Grinwis stel ik voor zijn motie (36600-A, nr. 41) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dan de laatste motie. De motie op stuk nr. 42 verzoekt de regering op korte termijn in overleg te treden met de regio om te voorkomen dat een suboptimaal station in het noorden van Stadskanaal als onderdeel van fase 1 van de Nedersaksenlijn belemmert dat het door de gemeenten Stadskanaal en Borger-Odoorn gewenste station in het zuiden gerealiseerd kan worden, vanzelfsprekend zodanig dat voortvarend -- en dus zonder vertraging -- fase 1 van de Nedersaksenlijn wordt uitgevoerd. Het antwoord daarop is: deze motie is ontijdig. Indien de indiener, de heer Grinwis, de focus legt op het

voorkomen van vertraging, zou het oordeel ontraden zijn. Mijn vraag is om deze motie aan te houden. Ik ben in gesprek met de regio over Veendam en Stadskanaal in relatie tot de Nedersaksenlijn. Dat is de reden waarom ik zeg dat de motie nu ontijdig is. Dit loopt mee in de besluitvorming over de vervolgstap voor de Nedersaksenlijn.

De **voorzitter**:

Het verzoek is om de motie aan te houden.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ja, helder. Ik snap het. Deze motie preludeert op een positief besluit inzake het starten van de MIRT-verkenning. Pas dan kun je dit eigenlijk doen. Maar omdat het een hele brede wens is, vond ik dit het moment om de motie in te brengen. Maar gehoord de staatssecretaris, dank ik hem voor de toezegging om er zo snel mogelijk maar in ieder geval bij de Voorjaarsnota op terug te komen. Met die toezegging houd ik de motie aan. Heb ik de staatssecretaris goed begrepen dat hij, als hij bij de Voorjaarsnota een besluit neemt over het wel of niet starten van een MIRT-verkenning, ook dit punt meeneemt?

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik kan toezeggen dat we dat meenemen.

De **voorzitter**:

Op verzoek van de heer Grinwis stel ik voor zijn motie (36600-A, nr. 42) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**:

De minister nog over de motie op stuk nr. 43.

Minister **Madlener**:

Ik zou nog even terugkomen op het kilometerslange fietspad op de Afsluitdijk. Ik hoor trouwens dat het een hele prestatie is als je dat kunt fietsen, vooral met tegenwind. Volgens ons is de brug bij Den Oever over drie

jaar klaar. Daarna kun je daar dus gewoon fietsen. Over Kornwerderzand hebben we nog geen besluit genomen. Daar kun je nu ook nog overheen fietsen.

De **voorzitter**:

Nee, zo gaan we het debat niet doen. Laat de minister even uitpraten.

Minister **Madlener**:

Laten we zeggen dat we daar zelf nog geen duidelijkheid over hebben. Als u de motie kunt aanhouden, kunnen wij schriftelijk een gedegen reactie op de motie geven. Is dat een goede afspraak?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik heb er nu twee aangehouden, maar deze niet. Volgens mij bewijst de reactie van de minister de noodzaak om deze berekening transparant te maken en de feiten op een rijtje te zetten, plus wanneer je daar consequenties aan moet verbinden. Ik nodig de minister graag uit om te gaan kijken bij Kornwerderzand. Dan mag hij zijn fiets meenemen, maar ik ben bang dat hij in de plomp belandt.

Minister **Madlener**:

Laat ik de heer Grinwis geloven op zijn -- ik weet niet wat voor kleur ogen hij heeft -- blauwe ogen. Ik wil even overleggen. Dan kan de motie oordeel Kamer krijgen.

De **voorzitter**:

Dank aan de minister. De motie op stuk nr. 43 krijgt oordeel Kamer. Ik wilde net gaan voorstellen dat de appreciatie ook per brief kan, maar ik heb het niet gedaan en nu heeft de motie oordeel Kamer gekregen. Dat is mooi.

Ik dank de minister en staatssecretaris voor de appreciatie van de moties en het ene amendement.

We gaan nog even wat administratie doen van de toezeggingen die tijdens dit notaoverleg MIRT zijn gedaan. Daar gaan we, allereerst met de toezeggingen aan rapporteur Veltman.

- De minister zegt toe in een voortgangsrapportage van het programma Woningbouw en mobiliteit op hoofdlijnen aandacht te besteden aan de lessen

die worden geleerd tijdens de uitvoering van het programma De vinger aan de pols.

- De minister zegt toe in een voortgangsrapportage inzicht te verschaffen in de verschuiving in planning en financiën ten opzichte van de start van het programma en voorgaande voortgangsrapportages.
- De minister zegt toe in de voortgangsrapportage een uitgebreider hoofdstuk op te nemen over risico's en risicomanagement en de mogelijke impact daarvan op de financiën en de planning.
- De minister zegt toe concrete bredewelvaartindicatoren voor het programma Woningbouw en Mobiliteit op te stellen, deze in het voorjaar van 2025 verder uit te werken en de Kamer hierover te informeren.
- De laatste toezegging aan de rapporteur: de minister zegt toe in beeld te brengen welke streefwaarden geformuleerd kunnen worden voor de bereikbaarheid van grotere woningbouwlocaties en nader te onderzoeken hoe deze in het programma kunnen worden opgenomen.

Dan hebben we de toezeggingen gedaan die gegeven zijn aan de rapporteur.

Dan is er nog een tweetal toezeggingen aan de gehele commissie.

- De minister zegt toe een analyse op te stellen over welke van de zeventien gepauzeerde projecten als eerste opgestart kan worden in 2025 en informeert de Kamer hierover in het voorjaar van 2025.
- De minister zegt toe in gesprek te gaan met de minister van Economische Zaken over de maritieme maakindustrie in Werkendam.

Dan hebben we nog een aantal toezeggingen aan specifieke leden van vandaag.

- De minister zegt toe in de aangekondigde brief over bermbeheer ook de zogenaamde kleurkeur mee te nemen en tevens in gesprek te gaan met de werkgroep InfraNatuur over de biodiversiteit in bermen. Dit is een toezegging aan het lid Kostić.
- De minister zegt toe om nogmaals met de provincie Utrecht in gesprek te gaan over het alternatief voor de A27 en daarbij specifiek aandacht te besteden aan de verkeersveiligheid, de capaciteit van het onderliggende wegennet, het onderzoek van Arcadis, de financiën, met de appreciatie zoals de minister die ook al gegeven heeft bij de motie, de impact op de gezondheid en draagvlak. De minister koppelt de uitkomsten van dit gesprek terug aan de Kamer in het eerste kwartaal van 2025. Dit is een toezegging aan de leden Olger van Dijk, Bamenga en Kostić.
- De minister zegt toe de verhouding tussen Randstad en regio bij de MIRT-investeringen van de afgelopen vijf jaar tot heden te onderzoeken en stuurt de Kamer hierover voor het kerstreces een brief; dit is een toezegging aan het lid Pierik.

- De staatssecretaris zegt toe de Kamer voor de zomer van 2025 te informeren over de mogelijkheden om de knelpunten bij station Deventer op te lossen en te komen tot een dubbel spoor op het traject Deventer-Zwolle; dit is een toezegging aan het lid De Hoop.

- De staatssecretaris zegt toe in overleg te treden met de regio over de locatie van station Stadskanaal. Hij zal hier voor de Voorjaarsnota op terugkomen. Dit is een toezegging aan het lid Grinwis.

Dan hebben we de toezeggingen gehad. Dan zijn we ook aan het eind gekomen. Het lid Kostić heeft nog een opmerking.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Twee vragen eigenlijk. Misschien heb ik het net gemist, maar de minister zou het rapport van Arcadis ook meenemen in die reflectie, en dan specifiek de natuur.

De **voorzitter**:

Ja, dat staat in de toezegging.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Super. Dan een verduidelijking. De toezegging over in gesprek gaan met de werkgroep InfraNatuur is wel genoemd. Ik vroeg om daarbij te vragen waar we eventueel budgetneutraal of tegen een klein beetje extra kosten meer ecologische en maatschappelijke winst zouden kunnen halen uit onze infranatuur en de Kamer daarover per brief te informeren. Dat kan inderdaad biodiversiteit in de berm zijn, maar dat kan ook zijn doordat je vergroent, doordat je iets doet aan klimaatbestendigheid of doordat je iets doet wat op een andere manier maatschappelijke meerwaarde oplevert. Zij hebben daar wel verstand van. Het zou een te grote inperking zijn om alleen maar te kijken waar we winst kunnen boeken voor biodiversiteit.

De **voorzitter**:

De minister gaat het gesprek aan. De griffier is al aan het typen, dus ik denk dat het goedkomt.

Dan ga ik nogmaals proberen af te sluiten. We zijn aan het einde gekomen van een lange dag notaoverleg MIRT. Ik ga natuurlijk allereerst de minister en de staatssecretaris hartelijk danken voor hun aanwezigheid en de vele antwoorden, net als natuurlijk de ambtelijke ondersteuning, niet alleen hier, maar ook ergens anders in het gebouw, weet ik, vermoedelijk op de derde

verdieping, in een grote vergaderzaal, om deze leden van goede antwoorden te voorzien. Hartelijk dank daarvoor. Nogmaals, dank aan de rapporteur voor de inbreng van vandaag en het gedane werk. Ik moet zeker niet vergeten om de ambtelijke ondersteuning daarvoor te danken. Dank ook aan de ondersteuning voor vandaag. Dank aan de griffie. Dank aan de leden voor het levendige debat. En als laatste wil ik de mensen die dit op de publieke tribune, hier en in een ander zaaltje, vandaag hebben gevolgd, maar ook alle mensen die dit op afstand hebben gevolgd, hartelijk danken voor de aanwezigheid.

Ik moet nog vermelden dat we over de ingediende moties volgende week dinsdag gaan stemmen en over het amendement volgende week donderdag.

Het is mij een eer om dit mooie overleg hierbij af te ronden en te sluiten. Hartelijk dank allemaal.

Sluiting 20.06 uur.